

10

012

रजिस्ट्री सं० डी० एल-33004/99

REGD. NO. D. L.-33004/99



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 151]

No. 151]

नई दिल्ली, शुक्रवार, अगस्त 20, 2004/श्रावण 29, 1926

NEW DELHI, FRIDAY, AUGUST 20, 2004/SRAVANA 29, 1926

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 18 अगस्त, 2004

सं. टीएएमपी/9/2004-केपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, संलग्न आदेशानुसार कांडला पत्तन न्यास स्थित अपने कंटेनर माल केन्द्र में दी जाने वाली सेवाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु केन्द्रीय भंडारण निगम के प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

(मामला सं० टीएएमपी/9/2004-केपीटी)

केन्द्रीय भंडारण निगम (सीडब्ल्यूसी)

.....

आवेदक

आदेश

(अगस्त, 2004 के 10वें दिन पारित किया गया)

यह मामला कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) स्थित कंटेनर माल केन्द्र (सीएफएस) में दी जाने वाली अपनी सेवाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु केन्द्रीय भंडारण निगम (सीडब्ल्यूसी) से प्राप्त एक प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. पहले सीडब्ल्यूसी ने अपने दिनांक 10 फरवरी, 2004 के पत्र द्वारा टीएएमपी के अनुमोदन के शर्तधिन प्रस्तावित दरों को अनंतिम तौर पर क्रियान्वित करने की अनुमति देने का अनुरोध किया था। चूंकि, प्रस्तुत प्रस्ताव निर्धारित प्रपत्र में नहीं था, इसलिए सीडब्ल्यूसी से व्यापक प्रस्ताव निर्धारित प्रपत्र में प्रस्तुत करने और ऐसी अनंतिम दरें लागू करने हेतु प्रयोक्तओं से प्राप्त सहमति का उल्लेख भी करने का अनुरोध किया गया था।

2.2. इस पृष्ठभूमि में, सीडब्ल्यूसी ने संबंधित संगत दस्तावेजों के साथ-साथ वित्तीय वर्ष 2004-05, 2005-06 और 2006-07 के लिए लागत अनुमानों सहित अपना प्रस्ताव प्रस्तुत कर दिया है।

2.3. सीडब्ल्यूसी द्वारा अपने प्रस्ताव में उल्लिखित मुख्य मुद्दे निम्नलिखित हैं :-

- (i) केपीटी के साथ निर्माण, प्रचालन और हस्तांतरण (बीओटी) के आधार पर केपीटी की सीमाशुल्क सीमा के बाहर एक कंटेनर माल केन्द्र के विकास, निर्माण और प्रचालन के लिए 12 फरवरी, 2002 को एक लाइसेंस करार (एलए) पर हस्ताक्षर किए गए थे। यह लाइसेंस करार 30 वर्ष की अवधि के लिए है।
- (ii) केपीटी द्वारा इसे आवंटित 1,40,000 वर्गमीटर के कुल भूमि क्षेत्र में से 12,000 वर्गमीटर में आच्छादित वेयरहाउस क्षेत्र है और 24,000 वर्गमीटर में खुला कंटेनर यार्ड है, जिसे अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुसार पहले ही विकसित किया जा चुका है। केपीटी लाइसेंस करार की शर्तों और निबंधनों के अनुसार परिसर के लिए कार्यपूर्ति प्रमाणपत्र 9 फरवरी, 2004 को प्रदान कर चुका है।
- (iii) लाइसेंस करार के अनुच्छेद 4.1 में केवल टीएमपी द्वारा अनुमोदन के बाद ही कार्गो एजेंटों के परेषितों/स्वामियों से प्रशुल्क की वसूली और प्रशुल्क लगाने के उत्तरदायित्व को उचित ठहराया गया है।
- (iv) यह दर्शाने के लिए कि प्रस्तावित दरें अत्यंत प्रतिस्पर्धी हैं, प्रस्तावित प्रशुल्क की तुलना में केपीटी, जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी), मुंदरा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल (एमआईसीटी) में कार्गो कंटेनरों के प्रहस्तन और परिवहन की मौजूदा लागत को दर्शाने वाले प्रशुल्क का तुलनात्मक विवरण प्रस्तुत किया गया है।
- (v) इसने कंडला पोर्ट स्टीमशिप एजेंट्स एसोसिएशन (केपीएसए) द्वारा अपने सदस्यों को जारी नोटिस की एक प्रति भी अग्रेषित की है और यह उल्लेख किया है कि यह नोटिस अनंतिम दरों के लिए प्रयोक्ताओं की सहमति की पुष्टि करता है।

2.4. इस बीच, केपीटी ने सीडब्ल्यूसी के साथ निष्पन्न लाइसेंस करार के बारे में भी पुष्टि की है।

3. सीडब्ल्यूसी ने बाद में अपने दिनांक 8 अप्रैल, 2004 के पत्र द्वारा निर्धारित प्रपत्र में यातायात और आय संबंधी पूर्वानुमान तथा सभी अनुमानों का आधार/विवरण प्रस्तुत किए हैं।

4.1. अपनाई गई परामर्श प्रक्रिया के अनुसार प्रस्ताव की एक प्रति केपीटी और संबंधित पत्तन प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित की गई थी। केपीटी और संबंधित प्रयोक्ताओं ने अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत कर दी हैं।

4.2. केपीटी और उपर्युक्त सभी प्रयोक्ताओं से प्राप्त प्रत्येक टिप्पणी की एक प्रति सीडब्ल्यूसी को वापसी सूचना के लिए अग्रेषित कर दी गई थी। इसके प्रत्युत्तर में सीडब्ल्यूसी ने अपने विचार/टिप्पणियां प्रस्तुत कर दी हैं।

5.1. इस बीच, हमें कंडला पोर्ट स्टीमशिप एजेंट्स एसोसिएशन (केपीएसएए) से पत्र मिला है, जिसमें उन्होंने 9 मार्च, 2003 को उनके द्वारा जारी नोटिस पर सीडब्ल्यूसी द्वारा दिए गए वक्तव्य का कठोर प्रतिवाद किया है। केपीएसएए ने उल्लेख किया है कि केपीटी में नई अतिरिक्त सुविधा की मौजूदगी के बारे में अपने सदस्यों को सूचित करने संबंधी नोटिस को सीडब्ल्यूसी द्वारा इस प्रकार चित्रित किया गया है कि जैसे यह प्रयोक्ताओं की ओर से अनंतिम दर के लिए सहमति है। इस संगठन ने किसी भी चरण में सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित अनंतिम दर पर सहमति नहीं दी है। केपीएसएए ने इस प्राधिकरण से प्रशुल्क प्रस्ताव पर परामर्श किए गए संबंधित प्रयोक्ताओं को अपना पत्र भेजने का अनुरोध किया है। तदनुसार, केपीएसएए से प्राप्त पत्र मामले में परामर्श किए गए सभी संबंधितों को अग्रेषित किया गया था।

5.2. सीडब्ल्यूसी ने केपीएसएए के पत्र का उत्तर दिया है। इसने केपीएसएए के पत्र के तात्पर्य और विषयवस्तु पर कठोर आपत्ति व्यक्त की है और स्पष्ट किया है कि इसने कोई गलत प्रभाव बनाने का प्रयास नहीं किया है। प्रशुल्क संबंधी मामले पर विभिन्न बैठकों में चर्चा की गई थी और इस संबंध में प्रयोक्ताओं के साथ-साथ केपीएसएए को भी सूचित किया गया था। इसने पुनः अनुरोध किया है कि प्रस्तावित प्रशुल्क अनंतिम तौर पर अनुमोदित कर दिया जाए, ताकि इस सुविधा का उपयोग आरंभ किया जा सके।

6.1. प्रस्ताव की आरंभिक जांच और सीडब्ल्यूसी द्वारा अपने दिनांक 17 मई, 2004 के पत्र द्वारा प्रस्तुत सूचना के आधार पर सीडब्ल्यूसी से विभिन्न मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था।

6.2. प्रत्युत्तर में सीडब्ल्यूसी ने अपेक्षित सूचना प्रस्तुत कर दी है। सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत कुछ प्रमुख स्पष्टीकरणों का सारांश नीचे दिया गया है :-

- (i) चरण-। के दौरान सीएफएस की निर्धारित क्षमता का पूर्वानुमान 2004-05 में 60,000 टीईयू, 2005-06 में 96,000 टीईयू और चरण-।। (2006-07) में 1,20,000 टीईयू लगाया है।
- (ii) भंडारण आय का अनुमान प्रदत्त निशुल्क समय में यातायात के संभावित प्रवाह और इसके दरों के मान में प्रस्तावित प्रभारों के आधार पर लगाया गया है। जहां तक, बढ़े हुए थ्रूपुट के बावजूद भी वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए भंडारण आय का समान स्तर पर अनुमान लगाने संबंधी प्रश्न है, उसने स्पष्ट किया है कि आयात और निर्यात, दोनों के मामले में सीडब्ल्यूसी द्वारा 72 घंटे के भीतर कंटेनर हटाने के लिए लाइसेंस करार में विशिष्ट प्रावधान के मद्देनजर विचारित थ्रूपुट के अनुरूप इसे भंडारण आय में कोई वृद्धि नजर नहीं आती।
- (iii) इसने स्थापित किए जाने वाले प्रस्तावित उपस्करों, यातायात पूर्वानुमानों के आधार संबंधी ब्योरे प्रस्तुत कर दिए हैं। इसने स्पष्ट किया है कि वित्त और विविध व्यय में कर्मचारियों का वेतन, अनुलाभ, जल, विद्युत, दूरभाष, इंटरनेट और अन्य ऊपरिव्यय शामिल हैं।
- (iv) एमएफ भुगतानों के अनुमानों को प्रमाणित करने के लिए करार की प्रतियां आटसोर्सिंग एजेंसी को प्रस्तुत कर दी गई हैं। सिविल निर्माण कार्य का अनुमान लाइसेंस करार के परिशिष्ट-6 में विनिर्दिष्ट शर्तों के तदनु रूप है।
- (v) आधारभूत ढांचे के विकास के लिए धन का निवेश किया जा रहा है, तथापि, प्रचालनों के सापेक्ष कम व्यय के मद्देनजर उपस्कर लाइसेंस करार के अनुच्छेद 7.1.11 के अनुसार आऊटसोर्स किए जा रहे हैं।

- (vi) वार्षिक मरम्मत और अनुरक्षण लागत का अनुमान पूंजीगत परिव्यय के 1.5% पर लगाया गया है। मरम्मत और अनुरक्षण के अनुमान इसके अनुभव और लाइसेंस करार के परिशिष्ट-8 में उल्लिखित प्रावधान के अनुरूप हैं।
- (vii) वृद्धि को 6% वार्षिक तक सीमित करने के संबंध में इसने स्पष्ट किया है कि चूंकि 75% व्यय थूपुट से संबंधित है, इसलिए अनुमान तदनुसार तैयार किए गए हैं।
- (viii) लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार कंपनी को भुगतान किए गए 2.80 करोड़ रुपये के एकमुश्त अपफ्रंट शुल्क को 30 वर्ष की पट्टा अवधि में विभाजित किया गया है। इसके अलावा, कंपनी द्वारा इसे आवंटित भूमि के लिए 28/-रुपये प्रति वर्गमीटर प्रतिवर्ष की दर पर लाइसेंस शुल्क 39.22 लाख रुपये के लाइसेंस प्रीमियम की राशि को पट्टा अवधि में विनियोजित किया गया है। इससे संबंधित अनुमान वर्ष 2004-05, 2005-06 और 2006-07 के लिए क्रमशः 43.39 लाख रुपये, 45.67 लाख रुपये और 47.96 लाख रुपये हैं।
- (ix) नकद शेष का अनुमान अधिक होने का कारण आयकर, लाभांश, लाभांश कर जैसी कुछ मदों का प्रावधान नहीं होने की वजह से है।
- (x) लगी हुई पूंजी पर आय (आरओसीई) के परिकलन संबंधी हमारी टिप्पणी के बारे में इसने उल्लेख किया है कि 20% की दर पर आरओसीई पर विचार करने के बाद निवल अधिशेष के आंकड़े नकारात्मक हैं और स्वामी की पूंजी के अतिरिक्त हिस्से पर बाजार दर पर ब्याज अनुमत्य होने पर भी प्रचालनों के प्रथम दो वर्षों में यह प्रवृत्ति नकारात्मक बनी रहेगी।

तथापि, इसने पुष्टि की है कि प्रशुल्क का प्रस्ताव करते समय आरओसीई पर लागत की मद के रूप में विचार नहीं किया गया है। प्रशुल्कों का प्रस्ताव, प्रयोक्ताओं के उनकी स्वीकार्यता संबंधी विचारों पर ध्यान देने के बाद बाजार शक्तियों के आधार पर किया जाता है। इसने आगे स्पष्ट किया है कि संपूर्ण परियोजना का वित्तपोषण आंतरिक संसाधनों से किया गया है। ऋण और इक्विटी के 1:1 के अनुपात के शर्ताधीन इक्विटी पर आय (आरओई) अनुमत्य करने के टीएएमपी के सिद्धांत पर इस मामले में विचार नहीं किया गया है।

- (xi) स्टॉक के 1000/-रुपये के मूल्य पर प्रति सप्ताह 12.50 रुपये की दर पर बीमा कवच के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क जेएनपीटी में सीएफएस प्रचालन हेतु टीएएमपी द्वारा अनुमोदित दर पर आधारित है।
- (xii) रीफर कंटेनर के लिए प्रशुल्क 8 घंटे के आधार पर निर्धारित करने संबंधी सुझाव पर सहमत हैं। तदनुसार, रीफर कंटेनर के मामले में बिजली प्रभार के लिए संशोधित दर 8 घंटे की प्रति पाली या उसके भाग के लिए 400/-रुपये प्रस्तावित की जाती है। इसने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित प्रभार कंपनी के दरों के मान में निर्धारित प्रशुल्क के अनुरूप है।
- (xiii) आयातक, सीमाशुल्क गृह एजेंटों, नौवहन कंपनियों के जोखिम और लागत पर 30 दिन के बाद भी निकासी न किए गए कार्गो के निपटान संबंधी प्रस्तावित शर्तें सीमा शुल्क अधिनियम, 1962 की धारा 48 में उल्लिखित प्रावधानों के अनुरूप हैं। यद्यपि, यह पूर्णतया महापत्तन न्यास अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार नहीं है, फिर भी आशय यह है कि भीड़भाड़ कम करने के लिए पारगमन भांडागारों से माल की निकासी हो सके।
- (xiv) आयात खण्ड में भंडारण स्थल के आरक्षण की अवधारणा अब पुरानी पड़ चुकी है और बदले हुए आर्थिक परिदृश्य में प्रयोक्ता सहायक भी नहीं है।
- (xv) यह सीमाशुल्क अवकाशों/रविवारों और सीएफएस गैर-प्रचालन दिवसों को हटाने के बाद निशुल्क दिवस परिकलन संबंधी प्रस्तावित प्रावधान को संशोधित करने के लिए सहमत हो गया है। उसने यह भी स्पष्ट किया है कि खाली कंटेनरों के मामले में निशुल्क अवधि खाली कंटेनरों को सीएफएस के निर्धारित यार्ड में खड़ा करने की तारीख से आरंभ होगी, चाहे ऐसे कंटेनरों के आगमन का समय कुछ भी रहा हो।
- (xvi) कुछ सेवाओं के लिए प्रस्तावित प्रभार कंपनी में प्रयोक्ताओं द्वारा किए जा रहे व्यय से अधिक दिखाई देते हैं, जबकि तथ्य यह है कि सीडब्ल्यूसी प्रयोक्ताओं को पैकेज सेवा प्रदान करेगा, जिसमें सीमाशुल्क जांच-परीक्षण, पर्यवेक्षण

और एकल खिड़की निकासी सुविधा प्रदान करने के अलावा यातायात के वैज्ञानिक एवं सुचारु तरीके से प्रहस्तन की लागत जैसे विभिन्न लागत संघटक शामिल हैं ।

7.1. इसी प्रकार, विभिन्न मुद्दों पर सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने के लिए कंडला पत्तन न्यास (केपीटी) से भी अनुरोध किया गया था ।

7.2. इसके प्रत्युत्तर में केपीटी ने अपेक्षित सूचना प्रस्तुत कर दी है, जिसका सारांश नीचे दिया गया है :-

- (i) खरीदे/किराए पर लिये गए प्रस्तावित उपस्कर की तैनाती के साथ चरण-। में सीएफएस की निर्धारित क्षमता 5000 टीईयू प्रतिमाह है । तथापि, लाइसेंस करार के खण्ड 3.8.1 (ii)(ख) के अनुसार लाइसेंसधारक कंटेनर टर्मिनल ऑपरेटर द्वारा प्रहस्तन किए जाने वाले आयात-निर्यात व्यापार कंटेनर यातायात के 38% के बराबर थ्रूपुट की गारंटी देगा । यह कंटेनर यातायात कंडला पत्तन न्यास द्वारा घोषित किया जाना है, जोकि वर्ष 2004-05 के लिए 2,20,000 टीईयू, 2005-06 के लिए 2,50,000 टीईयू और वर्ष 2006-07 के लिए 2,90,000 टीईयू पूर्वानुमानित है ।
- (ii) चरण-।। अनुच्छेद 3.3 के प्रावधान के अनुसार और संयुक्त समिति द्वारा निर्णय किए गए अनुसार, इनमें से जो भी पहले हो, सीएफएस द्वारा 5000 टीईयू प्रतिमाह का थ्रूपुट स्तर प्राप्त कर लिए जाने पर आरंभ होगा । चरण-।। का क्रियान्वयन सीएफएस द्वारा 8000 टीईयू प्रतिमाह का थ्रूपुट स्तर प्राप्त कर लिए जाने के समय तक पूरा करना होगा ।
- (iii) सीएफएस में कार्गो के अभिरक्षक से संबंधित हमारे प्रश्न के संबंध में इसने एमओयू के खण्ड 3.8.1 (XIII) का उल्लेख किया है, जिसमें यह निर्धारित किया गया है कि लाइसेंसधारक कंटेनर स्टेशन यार्ड से सुपुर्दगी लेने और उन्हें सीएफएस में सुपुर्द करने तक के समय से कंटेनरों और उनमें सामग्री की सुरक्षित अभिरक्षा के लिए उत्तरदायी होगा तथा सीएफएस परिसर की संपूर्ण निगरानी के लिए भी उत्तरदायी होगा, जिसके लिए लाइसेंसधारक द्वारा आधुनिक सुरक्षा एवं बचाव उपकरण प्रदान किए जाएंगे ।
- (iv) लाइसेंस करार के परिशिष्ट 6 के अनुसार सिविल अवसंरचनाओं पर चरण-। में 18.92 करोड़ रुपए और उपस्कर पर 3.06 करोड़ रुपए (अर्थात् कुल 21.98 करोड़ रुपए) के स्तर पर निवेश करने का विचार किया गया है । इसी प्रकार, इसने चरण-।। में लाइसेंस करार के अनुसार निवेश के विवरण का उल्लेख किया है । तथापि, इसने यह स्पष्ट उल्लेख नहीं किया है कि क्या सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित निवेश लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार है ।
- (v) सीडब्ल्यूसी ने केपीटी को पट्टा प्रीमियम के रूप में 39.20 लाख रुपए और अपक्रंट प्रीमियम के रूप में 2.80 करोड़ रुपए का भुगतान किया है । सीडब्ल्यूसी द्वारा केपीटी को देय पट्टा किराया वर्ष 2002-03, 2003-04 और 2004-05 के लिए क्रमशः 39.20 लाख रुपए, 41.16 लाख रुपए और 43.22 लाख रुपए बैठता है ।
- (vi) सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित दरों की तुलना में सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रचालन आरंभ किए जाने से पूर्व आयात प्रचालनों के लिए केपीटी में सीएफएस सेवा के लिए लगाई जाने वाली दरों की तुलना को दर्शाने वाला विवरण प्रस्तुत कर दिया गया है ।

8. इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई दिनांक 26 मई, 2004 को केपीटी में आयोजित की गई थी । संयुक्त सुनवाई में सीडब्ल्यूसी, केपीटी और प्रयोक्ताओं ने अपने विचार प्रस्तुत किए थे ।

9.1. संयुक्त सुनवाई में यह निर्णय किया गया कि केएसएएल प्रस्तावित दरों की तुलना में केपीटी में कंटेनर प्रहस्तन के लिए प्रयोक्ताओं की मौजूदा लागत के लागत विवरण के तुलनात्मक विश्लेषण सहित इसके द्वारा की गई प्रस्तुति को लिखित रूप में प्रस्तुत करेगा । लिखित अनुरोध केपीटी को भेजे जाएंगे, जो बाद में इन्हें अपनी टिप्पणियों/विचारों सहित इस प्राधिकरण को अग्रेषित करेगा ।

9.2 तदनुसार, केएसएएल ने केपीटी के माध्यम से अपने लिखित अनुरोध भेजे हैं । केएसएएल द्वारा किए गए कुछ मुख्य अनुरोधों का संक्षिप्त विवरण इस प्रकार है :-

- (i) सीडब्ल्यूसी - सीएफएस के आरंभ होने के परिणामस्वरूप डॉक क्षेत्र में माल के लदान/उतराई प्रचालन रोकने से संबंधित लाइसेंस करार में प्रावधान के परिणामस्वरूप केपीटी को 6.76 करोड़ रुपए से 7.76 करोड़ रुपए के कंटेनर भण्डारण प्रभार के राजस्व का घाटा होगा ।
- (ii) केपीटी ने हाल ही में 1.56 करोड़ रुपए की लागत पर बर्थ सं० - VII के सामने कंकरीट का कंटेनर यार्ड बनाने के लिए कार्य आदेश जारी किए हैं । इस चरण में इस पूंजीव्य को उठाने की आवश्यकता समझ नहीं आती । स्पष्ट है कि केपीटी बाद में किसी तारीख पर कुछ अन्य तट प्रभारों में वृद्धि का प्रस्ताव करके इस घाटे को पूरा करेगा ।
- (iii) लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार सीडब्ल्यूसी को केपीटी के 36% कंटेनर ट्रैफिक थ्रूपुट का संचालन करना है । पोर्ट ने यह स्पष्ट नहीं किया है कि शेष 64% कंटेनर ट्रैफिक संचालित करने का उसका क्या प्रस्ताव है । इससे यही निष्कर्ष निकाला जा सकता है कि कण्डला पोर्ट से शेष 64% कंटेनर ट्रैफिक गलती से किसी दूसरी ओर ले जाने का प्रस्ताव है ।
- (iv) सीडब्ल्यूसी ने केपीटी पर प्रस्तावित प्रशुल्क बनाम वर्तमान लागत की अपनी लागत तुलना में सीएसवाई से सीएफएस तथा प्रतिक्रमात सामान लाने व ले जाने सहित परिवहन के पूरे प्रचालन पर विचार नहीं किया है, इस प्रकार सही तुलनात्मक स्थिति प्रदर्शित नहीं की गई है ।

10.1. इसके अलावा, संयुक्त सुनवाई में केपीटी को निम्नलिखित कार्य करने का अनुरोध किया गया था :-

- (i) कानूनी सलाह के साथ लिखित अनुरोध दायर करें कि क्या इसके द्वारा सीडब्ल्यूसी के साथ की गई बीओटी व्यवस्था के मामले में एमपीटी की धारा 42 के अंतर्गत सभी अपेक्षाओं का अनुपालन किया गया है ।
- (ii) बीओटी व्यवस्था में अनन्यता की उपधारा के विरुद्ध उपभोक्ताओं द्वारा व्यक्त की गई ठोस आपत्तियों के संदर्भ में प्रावधानों की समीक्षा करें तथा यह देखें कि क्या डॉक के भीतर माल लाने/उतारने की सुविधा की वापसी चरणबद्ध तरीके से की जा सकती है तथा अपना अंतिम निर्णय भेजें ।
- (iii) सीडब्ल्यूसी के समझौता ज्ञापन के कार्यान्वयन के संबंध में पुनः पुष्टि करें ।
- (iv) केएसएएल द्वारा प्रस्तुत कंटेनर संचालन के लिए उपभोक्ताओं को वर्तमान लागत का औचित्य सत्यापित करें तथा अपनी टिप्पणी दें ।

10.2. इसके जवाब में केपीटी ने निम्नलिखित स्पष्टीकरण भेजे हैं :-

- (i) इसने सीडब्ल्यूसी के साथ समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किया है, जो कि वैध संविदा है । सरकार ने एमपीटी अधिनियम की धारा 42 (3) के अंतर्गत अपना अनुमोदन दिया है, जिससे सीडब्ल्यूसी को एमपीटी अधिनियम की धारा 42 के अनुसार कुछ सेवाएं प्रदान करने के लिए प्राधिकृत किया गया है । इसके होते हुए, टीएएमपी को एमपीटी की धारा 48 के साथ पठित धारा 42 (4) के अंतर्गत सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रदान की जाने वाली सेवाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने का अधिकार प्राप्त है ।
- (ii) पत्तन द्वारा पत्तन क्षेत्र के भीतर माल लदान/उतराई प्रचालनों को बंद कर देने के बारे में केएसएएल के तर्कों के संदर्भ में इसने यह स्पष्ट किया है कि न्यूनतम गारंटी वाले थ्रूपुट का संचालन करने के लिए सीडब्ल्यूसी से अपेक्षित लाइसेंस करार की धारा 3.8.1 (ii) के अंतर्गत अपेक्षाओं का अनुपालन करने में संचालक की सहायता करने के लिए धारा 7.2.4 का अनुपालन करना लाइसेंस प्रदाता का दायित्व है, जिससे अपेक्षित है कि पोर्ट, पोर्ट तथा डाक क्षेत्र के भीतर कंटेनरों के माल लदान/उतराई से संबंधित कोई प्रचालन न करे । इनके अलावा, भरे हुए

व खाली कंटेनरों के 65:35 के अनुपात तथा आंतरिक रूप से भरे हुए कंटेनरों की मात्रा को ध्यान में रखते हुए लाइसेंस प्रदाता सविदात्मक रूप से इस धारा का अनुपालन करने के लिए बाध्य हैं ।

- (iii) माल के लदान और उतराई से संबंधित बीओटी में अनन्यता की धारा के संबंध में यह भी स्पष्ट किया गया है कि अत्याधुनिक सीएफसी का उद्देश्य ही उपयुक्त परिवेश में सीएफएस में माल के लदान और उतराई संबंधी प्राचलनों को सुविधाजनक बनाना है, ताकि निर्यात कार्गो की गुणवत्ता सुनिश्चित की जा सके तथा घाट में इन प्राचलनों को हतोत्साहित किया जा सके । इस स्थिति के मददेनजर, लाइसेंस करार की खंड संख्या 7.2.4 में निर्धारित प्रावधान वैध तथा अनिवार्य है तथा केपीटी उसका अनुपालन करने के लिए बाध्य है ।
- (iv) यह तर्क प्रथम दृष्टया स्वीकार नहीं किया जा सकता कि यदि सीडब्ल्यूसी के सीएफएस के माध्यम से संचालन किया जाता है, तो कंटेनर संचालन की लागत में वृद्धि होगी, क्योंकि सीडब्ल्यूसी ने 28 करोड़ रुपए का निवेश किया है तथा प्रशुल्क का निर्धारण टीएएमपी द्वारा किया जाएगा । सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित प्रभार मूल्य युक्त सेवाएं प्रदान करने के लिए है । यह संभव हो सकता है कि कई प्रकार के कार्गो, जिन्हें मूल्य युक्त सेवाओं की आवश्यकता नहीं है, वे अभी भी घाट पर माल के लदान और उतराई को वरीयता देते हैं, परंतु इससे समझौता ज्ञापन की शर्तें नहीं बदल सकती ।

10.3. केपीटी ने केएसएएल के तर्कों के संदर्भ में निम्नलिखित मुख्य टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं :-

- (i) इस समय पोर्ट को भरे हुए तथा खाली कंटेनरों के ढेर के लिए कंटेनर भंडारण प्रभार से प्रतिवर्ष लगभग 8 करोड़ रुपए की आय होती है । यदि पोर्ट क्षेत्र के भीतर माल लदान/उतराई के प्रचालन बंद कर दिए जाते हैं, तो भूमि किराया प्रभार में कमी होगी । तथापि, यदि सीएफएस प्रारंभ किया जाता है तथा अवसंरचना का विकास किया जाता है, तो कंटेनर (थ्रूपुट) में बहुत तेजी आने की आशा है, जिससे बदले में जहाज से संबंधित प्रभारों के रूप में इसकी आय में वृद्धि होगी । इसलिए, यह तर्क विश्वसनीय नहीं है कि पोर्ट को भूमि किराया प्रभार का नुकसान हो रहा है ।
- (ii) जहां तक तर्क के उद्देश्य से यह माना गया है कि पोर्ट के भीतर माल के लदान और उतराई की अनुमति न होने की दृष्टि से यार्ड में कोई भी कंटेनर नहीं होगा । उस मामले में यार्ड के स्थान का अन्य कार्गो का भंडार करने के लिए प्रभावशाली ढंग से उपयोग किया जाएगा ।
- (iii) जिस बर्थ पर इस समय कंटेनर संचालित किए जा रहे हैं, उनके बाहर के क्षेत्रों में तथा रेलवे लाईन से जुड़े अन्य क्षेत्रों में कंकरीट लगाने का कार्य पोर्ट द्वारा क्रमशः 1.56 करोड़ रुपए तथा 1.83 करोड़ रुपए की लागत से शुरू किया गया है, जिसमें अन्य खाद्य पदार्थों वाले कार्गो के लिए तथा रेकों के माध्यम से खाद्य पदार्थों के कार्गो में तीव्र सुधारों को सुविधाजनक बनाने के लिए भी इस क्षेत्र का उपयोग करने की स्पष्ट योजना है ।
- (iv) सीडब्ल्यूसी को पूरे पोर्ट में आर्थिक-सहायता देने का प्रश्न ही नहीं उठता । सीएफएस को किसी कंटेनर टर्मिनल के लिए अपने थ्रूपुट, संकलन, कार्गो के लदान और उतराई में वृद्धि करने के लिए अनिवार्य, मूल्ययुक्त सेवा समझा जाता है । एक निर्धारित समय में सीडब्ल्यूसी से केपीटी को देय रॉयल्टी 100/-रुपए से 814/- रुपए प्रति टीईयू के भीतर है । पोर्ट के भीतर माल के लदान और उतराई की अनुमति न देने का पोर्ट का निर्णय आय में अल्पावधिक कमी पर ध्यान दिए बिना जानबूझकर लिया गया है, क्योंकि इस घाटे की प्रतिपूर्ति कंटेनर के थ्रूपुट में वृद्धि तथा जहाजों में वृद्धि द्वारा किए जाने की संभावना है, जिससे पोर्ट की आय में वृद्धि होती है ।
- (v) 67 हैक्टेयर का क्षेत्र का विकास गंदे तथा बड़े कार्गो के लिए किया गया है तथा इसका कंटेनर टर्मिनल से कोई संबंध नहीं है ।
- (vi) नियम में मात्रा में छूट के लिए भी प्रावधान है तथा जहां तक कि दरों में कमी तथा आंशिक लागत पर मूल्य निर्धारण भी किया जा सकता है तथा उपचारात्मक कार्रवाई भी की जा सकती है । केएसएएल तथा अन्य उपभोक्ताओं

के तर्कों के आधार पर आंशका व्यक्त करना तथा समझौता ज्ञापन समाप्त करने तथा समझौता ज्ञापन बदलने का निर्णय लेना जल्दबाजी है ।

- (vii) पोर्ट पर वर्तमान लागत की तुलना में सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क की तुलना के संबंध में इसने कोई टिप्पणी नहीं भेजी है, क्योंकि इस समय पोर्ट में प्रचलित टर्मिनल संचालन प्रभार टीएएमपी की अधिसूचित दर नहीं है।
- (viii) यह उल्लेख किया गया है कि सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क में निर्धारित लागत वसूली का पर्याप्त भाग है। टीएएमपी को अत्यधिक सावधानी के साथ अनुरोध किया गया है कि प्रशुल्क का निर्धारण आंशिक लागत के आधार पर किया जाए तथा प्रस्तावित प्रशुल्क में 20% कमी की जाए । प्रशुल्क के उपयुक्त समायोजन के लिए 6 महीने से 1 वर्ष की अवधि के पश्चात स्थिति की समीक्षा की जा सकती है ।

10.4. सीडब्ल्यूसी ने संयुक्त सुनवाई में विचार-विमर्श किए गए मुद्दों तथा केएसएल के लिखित अनुरोधों पर अपनी टिप्पणियां भेज दी हैं । सीडब्ल्यूसी द्वारा उठाए गए कुछ मुख्य मुद्दों का संक्षिप्त विवरण इस प्रकार है :-

- (i) टीएएमपी को सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रबंधित कण्डला पर प्रस्तावित सीएफएस के लिए प्रशुल्क निर्धारण के लिए एमपीटी अधिनियम की धारा 42 (3) के अंतर्गत विधिवत अधिकार प्राप्त है ।
- (ii) बीओटी करार में 'विशिष्टता' खण्ड के संबंध में इसने स्पष्ट किया है कि समझौता ज्ञापन किसी प्रयोक्ता को पोत से/तक कंटेनर का लदान और उतराई करने तथा सीवाई/निर्दिष्ट क्षेत्र के बाहर भरने/खाली करने से नहीं रोकता । इसलिए, करार में कोई विशिष्टता नहीं है, जिसे एकाधिकारवादी के रूप में अथवा व्यापार जगत के लिए बाधा माना जा सकता है ।
- (iii) केएसएल की यह मात्र कल्पना है कि यातायात का 64% केपीटी से विपथित हो जाएगा, क्योंकि सीडब्ल्यूसी सुविधाओं के संरक्षण के लिए व्यापार जगत पर कोई रोक नहीं है, अगर यह सस्ता और प्रतिस्पर्धी पाया जाता है और ऐसे कार्गो के प्रहस्तन में केपीटी को कोई राजस्व हानि नहीं है । इसके अतिरिक्त केपीटी के वर्तमान प्रशुल्क ढांचे, जो 7 दिनों की निःशुल्क अवधि प्रदान करता है, से व्यापार जगत निःशुल्क अवधि के भीतर आयात/निर्यात कार्गो का निपटान करके केपीटी को कोई भंडारण प्रभार अदा किए बिना कार्य कर सकता है ।
- (iv) 'कॉन्कोर' द्वारा शिपिंग लाइन नामांकित भूखण्ड में और विलोमतः दुलाई और उतराई वाले रेल/सड़क वाहन से कंटेनर की उतराई के लिए लगाया गया प्रभार लदे हुए 20 फुट के कंटेनर के लिए 1000 रुपए और लदे हुए 40' के कंटेनर के लिए 2000 रुपए है । ये प्रभार निश्चित रूप से इसी प्रकार के प्रचालनों के लिए प्रस्तावित प्रभारों से अधिक हैं ।

11. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्डों पर उपलब्ध है । प्राप्त टिप्पणियों का सार और संबंधित पार्टियों द्वारा दिए गए तर्क संबंधित पार्टियों को अलग से भेजे जाएंगे । ये ब्योरे हमारी वेबसाइट www.tariffauthority.org पर भी उपलब्ध हैं ।

14. इस मामले पर कार्यवाही करने के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरती है:-

- (i) यह प्रस्ताव सीडब्ल्यूसी से कंडला पत्तन न्यास में नवनिर्मित कंटेनर माल केन्द्र (सीएफएस) में इसके द्वारा प्रदान की जाने वाली प्रस्तावित सेवाओं के लिए प्रभारों के नियतन के लिए है । कंडला पत्तन न्यास की सीमाशुल्क सीमा से बाहर कंटेनर माल केन्द्र (सीएफएस) विकसित, निर्मित और प्रचालित करने के लिए लाइसेंस करार (एलए) पर केपीटी और सीडब्ल्यूसी के बीच दिनांक 12 फरवरी, 2002 को हस्ताक्षर किए गए थे । सीडब्ल्यूसी ने सूचित किया है कि केपीटी द्वारा उसे आवंटित कुल 1,40,000 वर्गमीटर भूमि क्षेत्र में से ढंके हुए भांडागार का 12,000 वर्गमीटर और खुले कंटेनर यार्ड का 24,000 वर्गमीटर सीएफएस सेवा प्रदान करने के लिए विकसित किया जा चुका है ।

- (ii) इस मामले के विश्लेषण के लिए हम आगे बढ़ें, उसके पूर्व इस प्राधिकरण के इस प्रशुल्क प्रस्ताव पर विचार करने के क्षेत्राधिकार के बारे में पत्तन प्रयोक्ता परिसंघ और कंडला कस्टम हाऊस एजेंट संघ जैसे कुछ प्रयोक्ता संगठनों की प्रारंभिक आपत्तियों की जांच करना आवश्यक है। उन्होंने इंगित किया कि सीडब्ल्यूसी एक महापत्तन नहीं है और इस प्राधिकरण को पृथक अभ्यावेदनों पर विचार करने से रोकते हुए सरकार द्वारा जारी नीतिगत निर्देशों को ध्यान में रखते हुए संदर्भगत प्रस्ताव महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के क्षेत्राधिकार के बाहर है। यह भी इंगित किया गया है कि सीएफएस, केपीटी की सीमाशुल्क की सीमा से बाहर अवस्थित है और इसलिए, इस प्राधिकरण का प्रशुल्क क्षेत्राधिकार सीएफएस तक विस्तारित नहीं हो सकता।

महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 48 इस प्राधिकरण को किसी महापत्तन के न्यासी बोर्ड अथवा उसी की धारा 42 (4) के अधीन प्राधिकृत अन्य किसी व्यक्ति द्वारा निष्पादित किए जाने वाले खण्ड (क) से (ड) के अधीन निर्दिष्ट विभिन्न सेवाओं के लिए दरों का मान और शर्तों का विवरण बनाने का अधिकार देती है। धारा 48 के साथ पठित महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 (4) के अनुसार धारा 42 (3) के अधीन प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा प्रदान की गई अभिज्ञात सेवाओं के संबंध में दरें इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित की जानी अपेक्षित हैं। कंडला पत्तन न्यास ने पुष्टि की है कि संगत सुविधा प्रचालित करने के लिए सीडब्ल्यूसी को दिया गया प्राधिकार महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 (3) के अधीन है। सीडब्ल्यूसी ने भी स्थिति की पुष्टि की है।

अलग-अलग अभ्यावेदनों पर विचार नहीं करने के लिए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के बारे में सरकार के नीतिगत निर्देशों का प्रयोक्ताओं को हवाला देना पूर्णतः परिप्रेक्ष्य से बाहर है। नीतिगत निर्देश प्रयोक्ताओं द्वारा उठाए गए प्रशुल्क संबंधी विवाद के न्याय निर्णयन के संगत है। यह नोट किया जाना चाहिए कि सीडब्ल्यूसी एक प्रयोक्ता नहीं है, बल्कि पत्तन सेवाओं का प्रदायक है। सीडब्ल्यूसी द्वारा दाखिल आवेदन शिकायतों को दूर करने के लिए अभ्यावेदन नहीं है, परंतु अभिज्ञात पत्तन सेवाओं के लिए प्रशुल्क नियत करने का प्रस्ताव है।

बीओटी प्रचालकों के लिए दरें नियत करने के लिए इस प्राधिकरण के क्षेत्राधिकार के बारे में कोई संदेह नहीं हो सकता। सुविधा केपीटी के सीमाशुल्कबद्ध क्षेत्र से बाहर है, यह संगत नहीं है। यह सुविधा केपीटी के क्षेत्र के भीतर है और सीडब्ल्यूसी महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 (3) के अधीन एक प्राधिकृत सेवा प्रदायक है। इसलिए, ऐसे प्रचालक द्वारा लगाए गए प्रशुल्क को इस प्राधिकरण द्वारा कानूनी रूप से नियत करना अपेक्षित है। इसे देखते हुए, क्षेत्राधिकार पर प्रारंभिक आपत्ति उचित नहीं है और मामले पर गुणों के आधार पर कार्रवाई आरंभ की जा सकती है।

- (iii) प्रयोक्ताओं द्वारा मुख्य रूप से उठाया गया दूसरा मुद्दा केपीटी में सीएफएस होने के मूल निर्णय पर प्रश्न पूछने और लाइसेंस करार में विशिष्टता खंड से संबंधित है। पत्तन का विकास, जो सरकार और पत्तन न्यास की सीमा क्षेत्र के भीतर आता है, से संबंधित नीतिगत निर्णयों पर फैसला करना इस प्राधिकरण का कार्य नहीं है। इस प्राधिकरण के समक्ष संदर्भ सीडब्ल्यूसी-सीएफएस में प्रदान की गई सेवाओं के लिए दरें नियत करना है।

प्रसंगवश, यहां तक कि हमारे द्वारा मुद्दे की पुनः जांच करने के लिए कहे जाने के बाद भी केपीटी ने दोहराया है कि समझौता ज्ञापन का विधिवत अनुमोदन हो गया है और सीडब्ल्यूसी के इस प्रस्ताव पर महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा निर्णय किया जा सकता है।

- (iv) कंडला पत्तन जहाजी कुली संघ लिमिटेड और गांधीधाम चैम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री ने बीओटी व्यवस्था के कारण केपीटी को होने वाली निवल राजस्व हानि इंगित की है और अन्य कार्गो की दरों पर उसकी उलझन के बारे में चेतावनी दी है। तथापि, केपीटी पूर्वानुमान करता है कि ऐसी हानि केवल अल्पावधिक हो सकती है और भविष्य में मात्रा की वृद्धि राजस्व में कमी को प्रतिसंतुलित कर देगी। केपीटी में वृद्धि की प्रवृत्ति को देखते हुए, इस स्थिति को हल्केपन से अस्वीकार नहीं किया जा सकता। केपीटी द्वारा सीडब्ल्यूसी को परस्पर आर्थिक-सहायता देने के बारे में प्रयोक्ताओं का तर्क अनुचित प्रतीत होता है।

प्रशुल्क की आगामी सामान्य समीक्षा के समय विस्तृत विश्लेषण से ही विभिन्न कार्यकलापों के बीच परस्पर आर्थिक-सहायता के प्रवाह में किसी परिवर्तन का पता चलेगा। तथापि, पिछली समीक्षा के दौरान उभरी स्थिति इंगित करती है कि कंडला में प्रचालन को वाडीनार प्रभाग द्वारा परस्पर आर्थिक-सहायता दी जाती है। तथापि, इस संबंध में प्रयोक्ताओं द्वारा उठाया गया मुद्दा सीडब्ल्यूसी-सीएफएस के लिए दरों के नियतन के संगत नहीं है।

- (v) सीडब्ल्यूसी द्वारा फेज-1 के दौरान वर्ष 2004-05 के लिए कंटेनर यातायात का पूर्वानुमान 60,000 टीईयू और वर्ष 2005-06 के लिए 96,000 टीईयू है। यातायात का पूर्वानुमान प्रगामी रूप से प्रचालन के तीसरे वर्ष में बढ़कर 1,20,000 टीईयू हो जाता है, जो पूर्ण यंत्रीकृत प्रचालन के साथ सीएफएस की डिजाइनयुक्त क्षमता है। यह केपीटी में प्रहस्तन किए गए लगभग 1,50,000 टीईयू के वर्तमान कंटेनर यातायात के विरुद्ध है। लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार लाइसेंसधारी द्वारा प्रतिबद्ध न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट केपीटी द्वारा घोषित किए जाने वाले आयात-निर्यात कंटेनर यातायात का 36% है; और केपीटी द्वारा पूर्वानुमानित कंटेनर यातायात के आधार पर प्रथम दो वर्षों के दौरान एमजीटी 79,200 टीईयू और 90,000 टीईयू होता है। पहले वर्ष के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा पूर्वानुमानित कंटेनर थ्रूपुट केपीटी द्वारा इंगित एमजीटी से कम पाया गया है।

कुछ प्रयोक्ताओं ने इंगित किया है कि सीएफएस की क्षमता केपीटी में एक वर्ष में 1,50,000 टीईयू के मौजूदा कंटेनर यातायात के प्रहस्तन के लिए पर्याप्त नहीं है। क्षमता में बाधा और पत्तन के भीतर माल लादने/उतारने के प्रावधान निवारक कार्यनिष्पादन से प्रयोक्ताओं को अन्य पत्तनों की ओर यातायात के विपथन की आशंका है।

तथापि, केपीटी ने स्पष्ट किया है कि आज तक भी 70% कंटेनर पत्तन के टर्मिनल से बाहर जाते हैं और आज पत्तन के भीतर केवल 30% को खाली किया/भरा जाता है। केपीटी ने यह भी इंगित किया कि प्रयोक्ताओं को पत्तन के बाहर भरने/खाली करने के प्रचालन की सुविधा लेने का विकल्प है और इसलिए यह कंटेनर यातायात के किसी विपथन का अनुमान नहीं लगाता।

सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत अनुमानों पर विश्लेषण के प्रयोजनार्थ विश्वास किया जाता है। प्रारंभिक वैधता अवधि की समाप्ति के बाद, किए जाने वाले प्रशुल्क की आगामी सामान्य समीक्षा के समय अगर गलत अनुमान के कारण प्रचालक को कोई अनुचित लाभ प्राप्त होना पाया जाता है तो उस समय नियत किए जाने वाले प्रशुल्क में उपयुक्त समायोजन किया जाएगा।

- (vi) आय के अनुमान में एमएफ प्राप्तियों पर एक मद शामिल है, जिसमें सुपुर्दगी, लदान/उतराई, भराई आदि जैसी सेवाओं, जिन्हें जैसा सीडब्ल्यूसी द्वारा सूचित किया गया है, बाहर से कराना प्रस्तावित है, के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क का उल्लेख है।

'एमएफ प्राप्तियों', जो एमएफ भुगतानों, जो बाहर से कराए गए कार्यकलापों पर व्यय से संबद्ध है, की तुलना में उसकी आय का मुख्य संघटक की तुलना पर सीडब्ल्यूसी द्वारा यथासूचित मार्जिन 30% है। अगर पट्टा किराया, वित्त और विविध व्यय और मूल्यहास जैसे अन्य व्यय को आय के अनुपात के आधार पर विभाजित किया जाता है, यद्यपि सभी व्यय संगत नहीं हो सकते, मार्जिन फिर भी लगभग 20% होगा। प्रचालन के प्रथम वर्ष से बाहर से किए गए कार्यकलापों से 20% का मार्जिन स्वयं बहुत अधिक प्रतीत होता है।

यह मानते हुए कि कंटेनर निर्धारित निःशुल्क दिनों के बाद औसतन 3 दिनों के लिए रुकता है, भूमि किराया केवल आयात कंटेनरों के लिए प्रस्तावित है। चूंकि, लाइसेंस करार विशेष रूप से सीडब्ल्यूसी से कंटेनर के आगमन के पूर्व 72 घंटे के भीतर निर्यात संघटक कंटेनर में कंटेनरों को सीएफएस से सीएसवाई में अंतरित करने की अपेक्षा करता है और समान प्रतिबंध यहां तक कि आयात कंटेनरों के मामले में भी अधिरोपित किया जाता है, भूमि किराए से अनुमानित आय उचित पाई जाती है, इसलिए इसे स्वीकार किया जाता है।

इस विश्लेषण में अन्यत्र यह देखा जा सकता है कि 20 फुट और 40 फुट के कंटेनरों के लिए प्रस्तावित दरें उनके बीच साधारणतया दरों में रखे जाने वाले विभेदक को बनाए रखने के लिए थोड़ा संशोधित की जाती हैं। इस कमी

का प्रभाव आय के अनुमानों को कम करना होगा । इस स्थिति को देखते हुए, सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत आय के अनुमानों को ऊपर वर्णित के अनुसार संभवतः कुछ कम अनुमान के बावजूद परिवर्तन रहित माना गया है ।

- (vii) दुलाई, भरने/खाली करने आदि से संबंधित सेवाएं सीडब्ल्यूसी द्वारा बाहर दी जानी प्रस्तावित है । इस परिप्रेक्ष्य में, सीडब्ल्यूसी द्वारा अनुमानित एमएफ का भुगतान वर्ष 2004-05 के लिए 858.41 लाख रुपए और वर्ष 2005-06 के लिए 1373.44 लाख रुपए के स्तर पर हैं । इस शीर्ष के अधीन लागत अनुमान इस शीर्ष के अधीन अनुमानित आय का लगभग 58% से 60% पाया गया है । सीडब्ल्यूसी ने बाहर दी जाने वाली सेवाओं के लिए निष्पन्न संविदा से संबंधित लेखबद्ध साक्ष्य प्रस्तुत किया है । यह पाया जाता है कि निर्यात प्रचालनों के मामले में भरने और दुलाई के लिए लागत संविदाकारों द्वारा प्रस्तावित दर से लगभग 2% से 4% अधिक अनुमानित हैं । सीडब्ल्यूसी ने आयात प्रचालनों के लिए ऐसे व्योरे प्रस्तुत नहीं किए हैं । सीडब्ल्यूसी द्वारा यथानुमानित एमएफ भुगतान की अनुमति दी जाती है, क्योंकि भिन्नता बहुत अधिक नहीं है । वास्तविक स्थिति की समीक्षा अगली समीक्षा/संशोधन के समय की जाएगी और अगर वास्तविक स्थिति अनुमानों से पूर्णतः भिन्न पाई जाती है तो भावी प्रशुल्क तदनुसार समायोजित किया जाएगा ;
- (viii) मरम्मत और अनुरक्षण लागत वर्ष 2005-06 के लिए अथशेष निवल परिसंपत्ति के 1.5% पर अनुमानित है, जिसमें मुख्यतः सिविल निर्माण कार्य शामिल हैं । केपीटी को अदा की गई अपफ्रंट फीस, जिसे सीडब्ल्यूसी द्वारा गलती से शामिल किया गया है, को मरम्मत और अनुरक्षण लागत का अनुमान करते समय निवल परिसंपत्ति से हटा दिया गया है ।

यह उल्लेख करना संगत होगा कि न्हावा शेवा अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड जैसे अन्य निजी टर्मिनलों पर अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत सिविल निर्माण कार्य और उपस्कर दोनों के लिए परिसंपत्तियों के अथशेष ब्लॉक पर 1.15%, सीसीटीएल में उपस्कर लागत का 2% और विशाखा कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड में सिविल निर्माण कार्य पर 1.5% है । अन्य टर्मिनलों में उभरती स्थिति के आधार पर यह देखा गया है कि सिविल निर्माण कार्य और भवन की मरम्मत और अनुरक्षण लागत उपस्कर पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत से कम है । इस स्थिति को देखते हुए, सीडब्ल्यूसी के मामले में सिविल निर्माण कार्य पर 1.5% की मरम्मत और अनुरक्षण लागत का अनुमान अधिक पाया जाता है, क्योंकि संगत सिविल संरचना में घाट, उपस्कर आदि के समान स्तर पर मरम्मत शामिल नहीं हो सकती । इसे देखते हुए, अथशेष निवल परिसंपत्ति पर वर्ष 2005-06 के लिए 1% पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत की अनुमति देना उचित पाया गया है ।

- (ix) सीडब्ल्यूसी द्वारा विचारित लागत अनुमानों में से एक लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार पहले वर्ष के लिए 100 रुपए प्रति टीईयू और दूसरे वर्ष के लिए 107.50 रुपए प्रति टीईयू की दर से केपीटी को रॉयल्टी का भुगतान है । यह जैसा सीडब्ल्यूसी द्वारा सूचित किया गया है, वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए क्रमशः 60 लाख रुपए और 103.20 लाख रुपए होता है । इस प्राधिकरण की वर्णित नीति अन्य टर्मिनल ऑपरेटरों के मामले में प्रशुल्क नियत करते समय लागत की मद के रूप में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा शामिल नहीं करने की है । उपरोक्त स्थिति को देखते हुए यह मद सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण से हटा दी जाती है ।
- (x) सीडब्ल्यूसी से अपफ्रंट भुगतान की मात्रा और लाइसेंस प्रीमियम को अलग-अलग दर्शाने का अनुरोध किया गया था, ताकि ये देयताएं अन्य निजी टर्मिनलों में अपनाए गए सिद्धांतों के अनुरूप परियोजना की संपूर्ण अवधि में विस्तारित की जा सकें ।

सीडब्ल्यूसी ने इन मदों को अलग से नहीं दर्शाया है । परंतु, इसने पुष्टि की है कि लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार केपीटी को अदा की गई 2.80 करोड़ रुपए की एककालिक अपफ्रंट फीस और 39.22 लाख रुपए के पट्टा प्रीमियम को 30 वर्षों की पट्टा अवधि में विभाजित किया गया है । सीडब्ल्यूसी द्वारा जैसा सूचित किया गया है, अपफ्रंट फीस आदि का सिविल निर्माण कार्य से संबंधित पूंजी लागत के साथ विलय कर दिया गया है । इसलिए, यह माना जाता है कि इसे सिविल निर्माण कार्य के साथ परियोजना अवधि में मूल्यहासित किया जाता है और इसलिए इस संबंध में लागत विवरण में कोई संशोधन नहीं किया जाता है ।

इसके अतिरिक्त, आवंटित भूमि के लिए केपीटी को देय वार्षिक पट्टा किराया वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए क्रमशः 43.39 लाख रुपए और 45.67 लाख रुपए है। वर्ष 2004-05 के लिए केपीटी द्वारा प्रस्तुत पट्टा किराया 43.22 लाख रुपए है, जो सीडब्ल्यूसी के अनुमानों से थोड़ा भिन्न है। चूंकि, भिन्नता केवल सीमांतिक है, इसलिए सीडब्ल्यूसी के अनुमान पर विश्लेषण के प्रयोजनार्थ विचार किया जाता है।

- (xi) सीडब्ल्यूसी द्वारा पूर्वानुमानित सकल परिसंपत्ति वर्ष 2004-05 के लिए 28.80 करोड़ रुपए है, जिसमें सिविल निर्माण कार्य के लिए 22.27 करोड़ रुपए, अपफ्रंट फीस के लिए 2.80 करोड़ रुपए और शेष विद्युतीकरण, अग्निशमन प्रणाली आदि के लिए है। इसके अतिरिक्त, यह वर्ष 2005-06 के दौरान सिविल निर्माण कार्य के लिए 11.13 करोड़ रुपए की वृद्धि का प्रस्ताव करता है।

सीडब्ल्यूसी ने परिसंपत्ति-वार मूल्यहास प्रस्तुत नहीं किया है, क्योंकि यह रीच स्टेकर, ट्रेलर आदि जैसे यांत्रिक उपस्कर को तैनात करने का प्रस्ताव नहीं रखता है, बल्कि उन्हें बाहरी स्रोत से कराने की योजना रखता है। सीडब्ल्यूसी द्वारा सिविल निर्माण कार्य के लिए विचारित 2.44% प्रतिवर्ष की मूल्यहास दर अन्य निजी टर्मिनल प्रचालकों द्वारा विचारित मूल्यहास दर के तुलनीय पाई गई है और इसलिए मूल्यहास का अनुमान स्वीकार किया जाता है।

- (xii) लागत अनुमानों में से एक वित्त और विविध व्यय है, जो विविध व्यय शीर्ष के अधीन अनुमानित 53.55 लाख रुपए और 61.75 लाख रुपए के अतिरिक्त वर्ष 2004-05 के लिए 77.82 लाख रुपए और वर्ष 2005-06 के लिए 80.93 लाख रुपए अनुमानित है। सीडब्ल्यूसी ने स्पष्ट किया है कि वित्त और विविध व्यय में कर्मचारियों का वेतन, परिलब्धियां, जल, विद्युत, टेलीफोन, इंटरनेट और अन्य उपरिव्यय के अनुमान शामिल हैं। प्रसंगवश, यहां तक कि विविध व्यय के अनुमानों के लिए भी सीडब्ल्यूसी ने कर्मचारी लागत को छोड़कर समान शीर्ष इंगित किया है। इसलिए, यह प्रतीत होता है कि जल, विद्युत, उपरिव्यय आदि के लिए अनुमानों को लागत विवरण में दोहराया गया है, जिसे दूर करने की आवश्यकता है। संशोधित लागत विवरण में केवल वित्त और विविध व्यय के अनुमान पर ही विचार किया जाता है।

- (xiii) कार्यशील पूंजी का संगणन चालू देयता घटाकर चालू परिसंपत्तियों के रूप में किया जाता है। चालू परिसंपत्ति अनुमान में वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए क्रमशः 362.90 लाख रुपए और 749.77 लाख रुपए तक का केवल नकद और बैंक शेष शामिल है, जो लगभग चार से पांच महीने का प्रचालन नकद व्यय होता है। सीडब्ल्यूसी ने इस बात का वर्णन छोड़कर कि वह आयकर, लाभांश कर, डुबंत और संदिग्ध ऋणों आदि के प्रावधान नहीं करने के कारण है, ऐसे उच्च नकद शेष अनुमानों को प्रमाणित करने के लिए कोई औचित्य प्रस्तुत नहीं किया है। तथापि, यह वर्णन करना संगत होगा कि कार्यशील पूंजी (चालू परिसंपत्तियों से चालू देयताओं को प्रतिसंतुलित करने के बाद) वर्ष 2004-05 के लिए 54.86 लाख रुपए और 2005-06 के लिए 134.86 लाख रुपए होती है। चूंकि, समग्र कार्यशील पूंजी का अनुमान अन्य निजी टर्मिनलों में भी अनुमत्य कार्यशील पूंजी अनुमानों के अनुरूप लगभग एक महीने का कुल प्रचालन नकद व्यय है, इसलिए विश्लेषण के प्रयोजनार्थ अनुमान स्वीकार किया जाता है।

- (xiv) लगाई गई पूंजी पर आय प्रतिवर्ष 20% की दर पर वर्ष 2004-05 के लिए 576 लाख रुपए और वर्ष 2005-06 के लिए 886.60 लाख रुपए मांगी गई है। निजी प्रचालकों (अर्थात् महापत्तन न्यासों के अतिरिक्त पत्तन प्रचालकों के लिए) के मामले में 20% की दर पर इक्विटी पर कर-पूर्व आय की अनुमति अनदेखी के रूप में ऋण की वास्तविक लागत के अतिरिक्त दी जाती है। इक्विटी पर अधिकतम अनुमेय आय क्षमता उपयोग और 1:1 का ऋण:इक्विटी अनुपात के अनुपालन के अधीन है। तात्कालिक मामले में लगाई गई अनुमानित पूंजी का वित्तपोषण संपूर्णतः इक्विटी द्वारा किया जाता है। इसलिए, सीडब्ल्यूसी से इस प्राधिकरण द्वारा अनुपालन किए जाने वाले सामान्य सिद्धांत के अनुरूप आरओसीई का अनुमान संशोधित करने का अनुरोध किया गया था। सीडब्ल्यूसी ने केवल यह वर्णन किया है कि आय के संगणन में अनुपालन किए जाने वाले सिद्धांत का इसके मामले में प्रयोग नहीं किया जा सकता। इस संबंध में अनुपालन किए जाने वाले स्थापित सिद्धांत से विपथित होने के लिए तात्कालिक मामले में कोई असाधारण परिस्थिति उत्पन्न हुई नहीं पाई गई है। इसे देखते हुए, निवेश पर आय का संगणन सीडब्ल्यूसी द्वारा पूर्वानुमानित निवेश के 50% पर क्षमता उपयोग के अधीन 20% की दर पर इक्विटी पर आय

की अनुमति देकर किया जाता है। शेष 50% के निवेश को इस संगणन के लिए ऋण के रूप में माना जाता है और तदनुसार उस पर ब्याज की अनुमति दी जाती है। अन्य निजी टर्मिनलों में प्राप्त हुई स्थिति के आधार पर ऋण की लागत प्रतिवर्ष 10% से 11% की सीमा में पाई गई है। इसलिए, ऋण की लागत पर शेष इक्विटी पर 11% प्रतिवर्ष की आय की अनुमति देना उचित पाया गया है।

- (xv) प्रस्तावित सीएफएस की क्षमता इक्विटी पर आय निर्धारित करने के लिए संगत है। सीडब्ल्यूसी ने सूचित किया है कि फेज-1 में निर्दिष्ट क्षमता 60,000 टीईयू प्रतिवर्ष है। तथापि, केपीटी ने सुस्पष्ट रूप से उल्लेख किया है कि लाइसेंस करार के अनुसार सीडब्ल्यूसी लाइसेंसदाता द्वारा घोषित किए जाने वाले कंटेनर टर्मिनल प्रचालक द्वारा प्रहस्तन किए गए आयात-निर्यात व्यापार कंटेनर यातायात के न्यूनतम गारंटीशुदा 36% थ्रूपुट का प्रहस्तन करने के लिए बाध्य है। तदनुसार, केपीटी द्वारा अनुमानित कंटेनर थ्रूपुट के आधार पर लाइसेंसधारी से वर्ष 2004-05 के लिए 79,000 और वर्ष 2005-06 के लिए 90,000 प्रहस्तन करने की अपेक्षा है। इन्हें सीएफएस की क्षमता के रूप में माना जा सकता है, यहां तक कि यद्यपि निर्मित क्षमता साधारणतया न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट (एमजीटी) से अधिक होगी। तदनुसार, वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए थ्रूपुट अनुमानों के संदर्भ में समतुल्य वर्षों के लिए क्षमता उपयोग 76% और 107% होता है। दोनों वर्ष के लिए 76% और 100% के स्तर पर क्षमता उपयोग मानते हुए, इक्विटी पर आय तदनुसार संतुलित की जाती है।
- (xvi) उपरोक्त चर्चा के अधीन, लागत विवरण को संशोधित किया गया है। संशोधित लागत विवरण अनुबंध-1 के रूप में संलग्न है। इन विवरणों द्वारा प्रकट परिणाम निम्नानुसार है :-

अधिशेष (+)/घाटा(-) 2004-05 (लाख रुपए)	अधिशेष (+)/घाटा(-) 2005-06 (लाख रुपए)	अधिशेष (+)/घाटा(-) 2004-05 प्रचालन आय के % के रूप में	अधिशेष (+)/घाटा(-) 2005-06 प्रचालन आय के % के रूप में
(+) 45.00	(+) 153.20	(+) 3.09%	(+) 6.44%

- (xvii) उपरोक्त सारणी से यह देखा जा सकता है कि सीडब्ल्यूसी का उसके सीएफएस के लिए समेकित लागत विवरण वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए प्रचालन आय का 4.8% औसत अधिशेष दर्शाता है।

यह उल्लेख करना संगत होगा कि कंडला जहाजी कुली संघ लिमिटेड, गांधीधाम चैम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री और पत्तन प्रयोक्ता परिसंघ जैसे कुछ प्रयोक्ताओं ने सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित दरों की तुलना में केपीटी में मौजूदा दरों की तुलना दी है और केपीटी में लागू मौजूदा स्तर पर प्रशुल्क नियत करने का अनुरोध किया है। विभिन्न प्रयोक्ताओं द्वारा इंगित तुलनात्मक आंकड़ों में व्यापक भिन्नता है। केपीटी द्वारा जैसा सही इंगित किया गया है, अधिकांश सेवाओं के लिए लगाया जा रहा प्रभार अधिसूचित दरें नहीं हैं और तुलना हेतु सही मूल्यांकन संभव नहीं हो सकता। उपरोक्त स्थिति को देखते हुए, यह प्राधिकरण लगाई जाने वाली मौजूदा दरों को अंतिम रूप से समझने और कम्पेन्सेशन समान स्तर पर प्रशुल्क नियत करने की स्थिति में नहीं होगा। केपीटी की प्रस्तावित दरों को 20% कम करने की सिफारिश नोट करना संगत होगा, क्योंकि लागत का पर्याप्त भाग स्वाभाविक रूप से नियत किया जाता है। स्पष्टतः नियत लागत मात्रा बढ़ने के साथ समयावधि में वृहत्तर आधार पर विस्तारित हो जाएगी। यहां तक कि यद्यपि प्रस्तावित दरों में कुछ कमी आवश्यक है, फिर भी इस परियोजना के वित्त पर यह कठोर प्रभाव होगा और केपीटी द्वारा अनुशंसित सीमा तक कमी लागू की जाती है।

उपरोक्त चर्चा को देखते हुए और यह भी मानते हुए कि लागत विवरण पूर्णतः अनुमानों पर आधारित हैं, यह प्राधिकरण प्रस्तावित प्रशुल्क को 5% कम करते हुए प्रारंभिक प्रशुल्क नियत करने का निर्णय लेता है।

यह वर्णन करना संगत होगा कि चूंकि प्रशुल्क नियतन संपूर्णतः अनुमानों पर आधारित है, वास्तविक स्थिति की समीक्षा आगामी समीक्षा/संशोधन के समय की जाएगी और अगर वास्तविक की तुलना में अनुमानों में कोई बड़ी भिन्नता पाई जाती है तो उपयुक्त प्रशुल्क समायोजन किया जाएगा।

- (xviii) सीडब्ल्यूसी ने सभी महापत्तनों/निजी टर्मिनलों में साझा रूप से अपनाने के लिए निर्धारित किसी सामान्य शर्त का आरंभ में प्रस्ताव नहीं किया था। तत्पश्चात्, हमारे अनुरोध पर इसने विलंबित भुगतान के लिए दंडात्मक ब्याज से संबंधित और उस समय-सीमा, जिसके बाद परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों के मामले में भंडारण प्रभार नहीं लगाया जाएगा, के नियतन के बारे में प्रावधान शामिल करने पर सहमति दी है। सीडब्ल्यूसी ने विलंबित भुगतान/वापसियों के लिए प्रतिवर्ष 15% की दर पर दंडात्मक ब्याज लगाने का प्रस्ताव किया है, जो इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित सीमा के भीतर है और इसलिए स्वीकार किया जाता है। प्रयोक्ताओं के भुगतान में विलंब के बारे में प्रावधान सभी महापत्तनों/निजी टर्मिनलों में इस प्राधिकरण द्वारा साझा तौर पर निर्धारित 10 दिनों की तुलना में बिल देने की तारीख से 7 दिन बाद गिना जाना प्रस्तावित है। इस प्रावधान को अन्य सभी महापत्तनों/निजी टर्मिनलों में साझा निर्धारण के अनुरूप संशोधित किया जाता है।
- (xix) गांधीधाम चैम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री ने इंगित किया है कि प्रस्तावित भूमि किराया केपीटी में विद्यमान दरों की तुलना में बहुत अधिक है। यहां यह उल्लेख करना संगत होगा कि लाइसेंस करार में विशिष्ट प्रावधान को देखते हुए सीडब्ल्यूसी कंटेनरों को 72 घंटे के भीतर सीएफएस में और निर्यात कंटेनरों को सीएफएस से सीएसवाई में पोत के आगमन के 72 घंटे पूर्व अंतरित करने के लिए बाध्य है। प्रदान की गई अत्याधुनिक सुविधाओं के साथ, सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण से केपीटी में दो सप्ताहों से अधिक रूकने की विद्यमान औसत अवधि घटाकर एक सप्ताह से कम की जाएगी और यहां तक कि प्रस्तावित दरों पर प्रयोक्ताओं का वास्तविक प्रभार बहुत कम होगा, जिसे तर्कसंगत और उचित पाया जाता है और स्वीकार करने योग्य है।
- (xx) सीडब्ल्यूसी ने कंटेनरों के आगमन की तारीख सहित आयात कंटेनर के लिए सात दिनों की निःशुल्क अवधि का प्रस्ताव किया है और केपीटी से प्राप्त कंटेनरों के संबंध में आयात एलसीएल कार्गो के लिए तीन निःशुल्क दिवस का प्रस्ताव किया गया है। निर्यात के मामले में, सीडब्ल्यूसी ने निर्यात कार्गो भरने के लिए तीन निःशुल्क दिवस और भरने तथा कंटेनर को सीलबंद करने के बाद निर्यात कंटेनर पर तीन निःशुल्क दिवस का प्रस्ताव किया है। भारतीय जहाजरानी निगम से निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि सात दिन तक बढ़ाने के अनुरोध को छोड़कर किसी प्रयोक्ता से कोई आपत्ति नहीं की गई है। जैसा पहले वर्णन किया गया है और सीडब्ल्यूसी द्वारा सही इंगित किया गया है, यह संविदात्मक रूप से जहाज के आगमन के पूर्व 72 घंटे के भीतर निर्यात कंटेनर को भरने और केपीटी यार्ड में अंतरित करने के लिए बाध्य है। इस परिप्रेक्ष्य में यह इंगित करना संगत होगा कि जेएनपीटी सीएफएस में निर्यात कंटेनरों के लिए कोई निःशुल्क समय निर्धारित नहीं है और चेन्नई पत्तन न्यास से पहले एकत्रित सूचना के आधार पर यह पाया जाता है कि चेन्नई में प्रचालित कॉन्कोर सीएफएस में निःशुल्क अवधि कार्गो के आगमन की तारीख सहित दो दिन है। इसके अतिरिक्त, आयात कंटेनरों के मामले में, जेएनपीटी सीएफएस, चेन्नई में सीडब्ल्यूसी सीएफएस और चेन्नई में सीसीटीएल-सीएफएस में अनुमत्य निःशुल्क अवधि तीन दिन है। उपरोक्त स्थिति के आधार पर सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित निःशुल्क अवधि उचित पाई जाती है और इसलिए स्वीकार की जाती है।
- (xxi) प्रहस्तन प्रभारों के संबंध में 40 फुट के कंटेनर के लिए प्रशुल्क 20 फुट के कंटेनर का डेढ़ गुना निर्धारित किया जाता है और भूमि किराए के मामले में अन्य टर्मिनलों में रखे गए विभेदक के अनुरूप यह 20 फुट के कंटेनर के प्रशुल्क का दुगुना निर्धारित किया जाता है।
- (xxii) सीडब्ल्यूसी ने वर्णन किया है कि निःशुल्क अवधि के बीच अथवा बाद में आने वाले रविवार अवकाश के दिनों को निःशुल्क अवधि के संगणन के लिए नहीं गिना जाएगा। अपने संशोधित प्रस्ताव में सीडब्ल्यूसी ने सीमाशुल्क अवकाश और सीएफएस के अकार्य दिवसों को छोड़ने के बारे में उल्लेख नहीं किया है, यद्यपि वह उसके पूर्व प्रस्तावित दरों के मान में मौजूद था। इसलिए, अन्य टर्मिनल प्रचालकों में निर्धारित प्रावधान के अनुरूप प्रावधान को आंशिक रूप से संशोधित किया जाता है।
- (xxiii) सीडब्ल्यूसी ने इससे पहले प्रतिदिन 1000 रुपए प्रति टीईयू के रीफर प्लगिंग प्रभार का प्रस्ताव किया था। तत्पश्चात्, हमारे अनुरोध पर सीडब्ल्यूसी ने दर को आठ घंटे की प्रति पाली प्रति टीईयू 400 रुपए संशोधित किया है।

एससीआई ने वर्णन किया है कि प्रस्तावित दर बहुत अधिक है । तथापि, सीडब्ल्यूसी ने स्पष्ट किया है कि संशोधित प्रस्तावित दर केपीटी के दरों के मान में निर्धारित दर, जो 20 फुट के कंटेनर के लिए आठ घंटे की प्रति पाली 5.50 अमरीकी डॉलर है, के अनुरूप है । कुछ अन्य निजी टर्मिनल में निर्धारित संगत दर चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड में 283.40 रुपए और विशाखा कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड में 238 रुपए है । सीडब्ल्यूसी ने प्रस्तावित दर का औचित्य बताने के लिए कोई पृथक लागत-निर्धारण प्रस्तुत नहीं किया है । अन्य निजी प्रचालकों में प्राप्त स्थिति और केपीटी में विद्यमान दर को देखने के आधार पर रीफर प्लगिंग के लिए दर को आठ घंटे की प्रति पाली अथवा उसके भाग के लिए प्रति टीईयू 300 रुपए तक प्रतिबंधित करना उचित पाया गया है ।

- (xxiv) सीडब्ल्यूसी ने बीमा कवच प्रदान करने के लिए प्रस्तावित दर को प्रमाणित करने के लिए बीमा कंपनियों द्वारा निर्धारित दर का कोई लेखबद्ध साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया है । इसने केवल यह स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित दर जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास द्वारा प्रदान की जाने वाली सीएफएस सेवाओं के लिए निर्धारित दर के समान है । चूंकि यह दर केवल प्रयोक्ता के अनुरोध पर प्रदान की गई वैकल्पिक सेवा के लिए ही है, इसलिए यह प्राधिकरण प्रस्तावित दर अनुमोदित करने का इच्छुक है ।
- (xxv) अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों में साझा निर्धारण के अनुरूप कुछ प्रस्तावित प्रावधानों को सभी महापत्तनों/निजी टर्मिनलों में एकरूपता और संगतता बनाए रखने के लिए संशोधित किया गया है । इसके अतिरिक्त, सीडब्ल्यूसी ने प्रस्तावित दरों के मान में इस आशय की शर्त शामिल की है कि सेवा कर यथा लागू अतिरिक्त लगाया जाएगा । सेवा कर इस प्राधिकरण द्वारा नियत की जाने वाली प्रशुल्क की मद नहीं है और इसलिए इसकी लेवी को दरों के मान में एक शर्त के रूप में निर्धारित करने की आवश्यकता नहीं है । यह लेवी संगत कानून के अनुसार लगाई जाएगी ।
- (xxvi) सीडब्ल्यूसी अवसंरचना सृजित कर चुका है, जो प्रयोग के लिए तैयार है । चूंकि, सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रदान किए जाने के लिए प्रस्तावित सेवाओं के लिए कोई प्रशुल्क मौजूद नहीं है, इसलिए दरों के मान को आदेश की अधिसूचना की तारीख से तत्काल कार्यान्वित किया जा सकता है ।
- (xxvii) यह प्राधिकरण साधारणतया दो वर्षों का प्रशुल्क वैधता चक्र निर्धारित करता है । तदनुसार, अब नियत प्रशुल्क दो वर्षों की अवधि के लिए जारी रह सकता है । फिर भी, अच्छे और वैध कारणों से यह प्राधिकरण इस निर्धारित अवधि के पूर्व भी समीक्षा कर सकता है ।

15.1. परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण अनुबंध-11 के रूप में संलग्न कंडला सीडब्ल्यूसी के सीएफएस में प्रदत्त सेवाओं के लिए दरों के मान को अनुमोदित करता है ।

15.2. यह दरों का मान भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से तत्काल लागू होगा ।

15.3. यह दरों का मान 2 वर्ष के लिए लागू रहेगा, जिसके बाद इसे प्रदत्त अनुमोदन स्वतः ही व्यपगत हो जाएगा, बशर्ते कि जब तक इसे इस प्राधिकरण द्वारा विशिष्ट तौर पर आगे न बढ़ाया जाए ।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2004-असा.]

अनुबंध—।

केपीटी में सीएफएस प्रचालनों संबंधी केन्द्रीय भंडारण निगम का लागत विवरण

(लाख रुपए)

विवरण	सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत		संशोधित अनुमान	
	अनुमान	अनुमान	अनुमान	अनुमान
	2004-05	2005-06	2004-05	2005-06
थ्रूपट (टीईयू में)	60000	96000	60000	96000
I. प्रचालन आय				
(i) एमएफ प्राप्तियां	1264.06	2022.50	1264.06	2022.50
(ii) भूमि किराया	72.00	115.20	72.00	115.20
(iii) भंडारण प्रभार	120.00	240.00	120.00	240.00
कुल प्रचालन आय (I)	1456.06	2377.70	1456.06	2377.70
II. प्रचालन लागत				
(i) पट्टा किराया	43.39	45.67	43.39	45.67
(ii) एमएफ भुगतान	858.41	1373.44	858.41	1373.44
(iii) मरम्मत एवं अनुरक्षण	0.00	38.00	0.00	25.54
(iv) रॉयल्टी	60.00	103.20	0.00	0.00
(v) विविध	53.55	61.75	0.00	0.00
(vi) मूल्यहास	54.86	80.00	54.86	80.00
(vii) वित्त एवं विविध व्यय	77.82	80.93	77.82	80.93
कुल प्रचालन लागत (II)	1148.03	1782.99	1034.48	1605.58
III. अधिशेष (I-II)	308.03	594.71	421.58	772.12
ऋणों पर ब्याज	0.00	0.00	0.00	0.00
IV. ब्याज पश्च निवल अधिशेष	308.03	594.71	421.58	772.12
V. लगी हुई पूंजी				
(सीडब्ल्यूसी ने सूचित किया है कि उसने 20% की दर पर आरओसीई को शामिल किया है)	2880.00	3993.00	2880.00	3993.00
इक्विटी और ऋण 1:1 के अनुपात में है, लेकिन सीडब्ल्यूसी इस अनुपात को बनाए नहीं रख सका है				
इक्विटी			1440.00	1996.50
ऋण			1440.00	1996.50
VI. इक्विटी पर 20% की दर पर आय			288.00	399.30
ऋण की लागत 11.0% की दर पर			158.40	219.62
क्षमता उपयोग			76%	100%
क्षमता उपयोग से संबद्ध इक्विटी पर आय			218.18	399.30
क्षमता उपयोग से संबद्ध ऋण की लागत और इक्विटी पर आय			376.58	618.92
सीडब्ल्यूसी ने सूचित किया है कि उसने 20% की दर पर आरओसीई को शामिल किया है	576.00	886.60		
VII. आय-पश्च निवल अधिशेष (घाटा)	-267.97	-291.89	45.00	153.20
VIII. प्रचालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष (घाटा)	-18.40%	-12.28%	3.09%	6.44%
IX. प्रचालन आय के % के रूप में औसत निवल अधिशेष (घाटा)		-15.34%		4.8%

केन्द्रीय भंडारण निगम दरों का मान

यह दरों का मान केन्द्रीय भंडारण निगम की कंडला पत्तन न्यास में उसके कंटेनर माल केन्द्र में प्रदान की गई सेवाओं और सुविधाओं के लिए देय प्रभारों को निर्धारित करता है ।

सामान्य शर्तें और निबंधन

1. (i) प्रयोक्ता इस दरों के मान के अधीन किसी प्रभार के विलंबित भुगतानों पर 15% की दर पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा । इसी प्रकार सीडब्ल्यूसी विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा ।
 - (ii) वापसियों में विलंब किसी सेवा को पूरा करने की तारीख अथवा प्रयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेजों को प्रस्तुत करने की तारीख, इनमें से जो बाद में हो, से केवल 20 दिन गिना जाएगा ।
 - (iii) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलंब सीडब्ल्यूसी द्वारा बिल देने की तारीख के बाद केवल 10 दिन गिना जाएगा । तथापि, यह प्रावधान उन मामलों, जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथानिर्दिष्ट सेवाएं लेने के पूर्व किया जाना है और/अथवा इस दरों के मान में निर्धारित प्रभारों का भुगतान अग्रिम में करना है, में लागू नहीं होगा ।
2. परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग की सूचना की प्राप्ति की तारीख अथवा कंटेनर के उतरने की तारीख से 75 दिनों, इनमें से जो भी पहले हो, तक निम्नलिखित शर्तों के अधीन लगाया जाएगा :-
 - (i) परेषिती किसी भी समय परित्याग करने का पत्र जारी कर सकता है ।
 - (ii) अगर परेषिती परित्याग का ऐसा पत्र जारी नहीं करना चाहता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी इस शर्त के अधीन परित्याग का पत्र जारी कर सकता है कि
 - (क) लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की अभिरक्षा ग्रहण करेगा और या तो इसे पत्तन के परिसर से वापस लेगा अथवा हटा देगा; और
 - (ख) लाइन कंटेनर की अभिरक्षा लेने के पूर्व कार्गो और कंटेनर पर उद्भूत सभी पत्तन प्रभारों का भुगतान करेगा ।
 - (iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करेगा और दुलाई तथा खाली करने की लागत वहन करेगा । निर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में उनकी विफलता के मामले में कंटेनर पर भंडारण प्रभार उस समय तक लगाया जाना जारी रहेगा, जब तक कार्गो को खाली करने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी आवश्यक कार्रवाई नहीं की जाती ।
 - (iv) जहां कंटेनर को सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा जब्त कर लिया जाता है और उसे 75 दिनों की निर्धारित समय-सीमा के भीतर खाली नहीं किया जा सकता, वहां लाइनों द्वारा आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करने और दुलाई तथा खाली करने के अधीन कार्गो निर्मुक्त करने के सीमाशुल्क के आदेश की तारीख से भंडारण प्रभार लागू होना समाप्त हो जाएगा । अन्यथा, जब्त कंटेनरों को लाइनों/परेषिती द्वारा पत्तन के परिसर से सीमाशुल्क आबद्ध क्षेत्र तक हटाया जाना चाहिए और उस मामले में ऐसे हटाने की तारीख से भंडारण प्रभार लागू होना समाप्त हो जाएगा ।

अध्याय— I

भूमि किराया और भंडारण प्रभार

1.1. भूमि किराया

क्रम सं०	सेवा का विवरण	प्रतिदिन प्रति कंटेनर दर (रुपए)	
		20 फुट वाला कंटेनर	40 फुट वाला कंटेनर
1.	<u>आयात प्रचालन</u>		
(क)	लदा हुआ कंटेनर	निःशुल्क—आगमन की	निःशुल्क आगमन की
	1 से 7 दिन	तारीख सहित	तारीख सहित
	8 से 15 दिन	95.00	100.00
	16 से 30 दिन	142.50	285.00
	31वें दिन से आगे	285.00	570.00
(ख)	खाली कंटेनर	23.75	47.50
2.	<u>निर्यात प्रचालन</u>		
	लदा हुआ कंटेनर		
	1 से 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
	4 दिन से 15 दिन	95.00	190.00
	16वें दिन से आगे	142.50	285.00

1.2. भंडारण प्रभार

क्रम सं०	सेवा का विवरण	दर (रुपए)
1.	<u>आयात प्रचालन</u>	
(क)	भंडारण प्रभार (ढका हुआ क्षेत्र)	
	30 दिनों तक	प्रतिदिन 2.85 प्रति एमटी
	31वें दिन से आगे	प्रतिदिन 4.75 प्रति एमटी
2.	<u>निर्यात प्रचालन</u>	
(क)	सामान्य आधार पर	प्रतिदिन 2.85 प्रति एमटी
(ख)	आरक्षण आधार पर	प्रतिमाह 118.75 प्रति वर्गमीटर

टिप्पणियां :

- (1) निःशुल्क दिवस के परिकलन के प्रयोजनार्थ रविवार, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश के दिन और निःशुल्क अवधि के बीच अथवा बाद में आने वाले सीएफएस के अप्रचालन दिवस को नहीं गिना जाएगा ।
- (2) सभी खाली आयात कंटेनर, जो सीडब्ल्यूसी सीएफएस में भरे जाते हैं, को 7 दिन के निःशुल्क भंडारण की अनुमति दी जाएगी ।

- (3) भरने और/अथवा कंटेनर को सीलबंद करने के बाद निर्यात कंटेनरों को तीन दिन निःशुल्क अवधि की अनुमति दी जाती है ।
- (4) केपीटी से लाए गए आयात कंटेनरों के लिए सीएफएस में कंटेनर के आगमन की तारीख सहित सात दिन की निःशुल्क अवधि ।
- (5) कंडला पत्तन से सीडब्ल्यूसी, सीएफएस में प्राप्त कंटेनरों के संबंध में सीडब्ल्यूसी के गोदामों में आयात एलसीएल कार्गो के लिए प्रथम तीन दिन निःशुल्क होगा ।
- (6) खाली कंटेनरों के मामले में निःशुल्क अवधि सीएफएस कंडला के निर्धारित यार्ड में खाली कंटेनरों को खड़ा करने की तारीख से आरंभ होगी, चाहे ऐसे कंटेनरों के आगमन का समय कुछ भी रहा हो ।
- (7) निर्यात कार्गो को भरने के लिए तीन दिन की निःशुल्क अवधि की अनुमति दी जाएगी ।
- (8) सीएफएस कंडला पत्तन में खाली कंटेनरों को खड़ा करने के लिए 7 दिनों की निःशुल्क अवधि की अनुमति दी जाएगी ।
- (9) प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर खुले क्षेत्र में रखे कार्गो के लिए लगाया गया भंडारण प्रभार ढके हुए क्षेत्र के लिए निर्धारित दर से 25 प्रतिशत कम होगा ।
- (10) 30 दिनों के बाद तक अस्वीकृत कंटेनर/कार्गो सीएफएस गांधीधाम में निपटान यूनिट को आयातक/सीएचए/शिपिंग लाइन्स के जोखिम और लागत पर अंतरित करने योग्य होंगे ।
- (11) रीफर प्लगिंग सुविधा प्रभार के लिए 8 घंटे अथवा उसके भाग के लिए 300 रुपए प्रति टीईयू/450 रुपए प्रति टीईयू की दर से भूमि किराए के अतिरिक्त लगाया जाएगा ।
- (12) बीमा :

यह माना जाएगा कि सीएफएस, कंडला पत्तन में प्राप्त भंडार को सीमाशुल्क के हित सहित भंडारण के दौरान सभी संभव जोखिमों के लिए पर्याप्त रूप से बीमाकृत किया जाता है । इस प्रकार कोई भी घटना होने पर सीडब्ल्यूसी किसी बीमा योग्य दावे/परिणामी क्षति सहित जोखिमों के लिए उत्तरदायी नहीं होगा ।

तथापि, अगर किसी पार्टी द्वारा आग, बाढ़, तूफान, चोरी आदि के जोखिम के विरुद्ध बीमा कवच की अपेक्षा है तो उसकी व्यवस्था सीडब्ल्यूसी, सीएफएस, कंडला द्वारा लिखित अनुरोध पर की जाएगी, जिसके लिए भंडार के प्रति 1000/-रुपए मूल्य पर 12.50 रुपए का मूल्यानुसार प्रभार प्रति सप्ताह अथवा उसके भाग के लिए लगाया जाएगा ।

अध्याय— II

कंटेनर/कार्गो प्रहस्तन और दुलाई

क्रम सं०	प्रचालनों का विवरण	दर (रुपए)
क	<u>आयात प्रचालन</u>	
1.	कंटेनर यार्ड, कंडला पत्तन में सड़क वाहन प्रदान करना और कंटेनर, ताले और सील की दशा के विधिवत निरीक्षण और अपेक्षित औपचारिकताएं पूरी करने के बाद संविदाकार द्वारा प्रदान किए गए वाहनों पर कंडला पत्तन न्यास के प्रचालकों द्वारा रखे लदे हुए कंटेनरों को अधिग्रहित करना, कंटेनर माल केन्द्र, सीडब्ल्यूसी, कंडला पत्तन तक (उतारने/लादने में विलम्ब या यातायात संकुलन जब भी/जहां भी अपेक्षित हो सीमाशुल्क के संरक्षणाधीन के कारण रोके जाने पर ध्यान दिए बिना कार्य आदेश जारी करने के 24 घंटे के भीतर) लिफ्ट-ऑन सहित दुलाई करना ।	प्रति टीईयू 807.50 रुपए प्रति एफईयू 1211.25 रुपए
2.(क)	निर्धारित कार्यविधि के अनुसार सीडब्ल्यूसी/सीमाशुल्क/शिपिंग एजेंटों के प्रतिनिधियों के पर्यवेक्षणाधीन कंटेनर को खाली करना; कार्गो का मालसूचीकरण और उसे आयात/भांडागार/खुले यार्ड (अधिमानत: यांत्रिक उपस्कर के माध्यम से) चट्टे पर रखना और खाली कंटेनरों का ईसीवाई अथवा सीएफएस काम्पलेक्स के भीतर किसी निर्दिष्ट क्षेत्र तक वहन करना और उन्हें ऊंचाई पर चट्टे में लगाना । (विभिन्न प्रचालनों के बीच समयावधि चाहे कुछ भी रही हो) ।	प्रति टीईयू 665.00 रुपए प्रति एफईयू 997.50 रुपए
2.(ख)	यार्ड में चट्टे पर रखे लदे हुए कंटेनर को जहां भी आवश्यक हो नीचे उतारकर खाली करना (जिसमें काम्पलेक्स के भीतर दुलाई शामिल हो सकती है) सीमाशुल्क की जांच सुविधाजनक बनाने और सीमाशुल्क की जांच के बाद कार्गो को वापस उसी अथवा किसी अन्य कंटेनर में भरना अथवा यांत्रिक प्रहस्तन उपस्कर/हस्तचालन के माध्यम से सड़क वाहनों पर कार्गो/कंटेनर का लदान करना और लदे/खाली कंटेनर, जैसा भी मामला हो, को एलसीवाई/ईसीवाई अथवा सीमाशुल्क प्राधिकारियों, शिपिंग लाइन/शिपिंग एजेंट/सीएचए/निर्यातक/अन्य किसी एजेंसी की उपस्थिति में और सीडब्ल्यूसी के अधिकारियों के पर्यवेक्षणाधीन मालसूचीकरण के बाद अन्य किसी निर्दिष्ट स्थान में चट्टे पर लगाना ।	प्रति टीईयू 950.00 रुपए प्रति एफईयू 1425.00 रुपए
3.(क)	चट्टे/खुले यार्ड से अपेक्षित संख्या में पैकेटों को लेना और उन्हें सीमाशुल्क की जांच (जिसमें पैकेटों को खोलना और पुनः पैकेजबंद करना, उचित पट्टियां आदि लगाना अथवा वजन लेना, जहां अपेक्षित हो निःशुल्क सीलबंदी करना शामिल होगा) के लिए निर्दिष्ट स्थान तक लाना और उन्हें अगर आवश्यक हो उन्हें चट्टे/खुले यार्ड में रखना और संपूर्ण पारेषण को आयात भांडागार/खुले यार्ड में आयातक/सीएचए द्वारा प्रदान किए गए ट्रकों/वाहनों में लदान करना ।	प्रति क्विंटल 3.80 रुपए
3.(ख)	खाद्यान्नों का हस्तचालित प्रहस्तन	प्रति क्विंटल 2.85 रुपए

ख. निर्यात प्रचालन

- 4.(क) सीएचए/निर्यातक/सीएफएस काम्प्लेक्स के प्रयोक्ताओं द्वारा प्रदान किए गए ट्रकों/वाहनों से कार्गो उतारना और उन्हें विधिवत मालसूचीकरण के बाद उपयुक्त यांत्रिक उपस्कर अथवा अन्य किसी उपयुक्त साधन द्वारा निर्यात यूनिट/भांडागार/खुले यार्ड में चट्टे पर रखना । प्रति क्विंटल 3.80 रुपए
- 4.(ख) खाद्यान्नों का हस्तचालित प्रहस्तन । प्रति क्विंटल 1.90 रुपए
5. रैक/चट्टे/खुले यार्ड से पैकेटों की अपेक्षित संख्या निकालने और सीमाशुल्क की जांच (जिसमें पैकेट खोलना और उपयुक्त पट्टियां लगा कर पुनः पैकेजबंदी करना/जब भी/जहां भी अपेक्षित हो निःशुल्क माप अथवा वजन लेना शामिल होगा) के लिए उन्हें लाने हेतु श्रमिक अथवा उपयुक्त उपस्कर प्रदान करना और अगर आवश्यक हो तो उन्हें रैक/चट्टे/खुले यार्ड में रखना; और नामित भंडार/कार्गो को समेकित करना, सीएफएस कंटेनर यार्ड से पुनः प्राप्त करने के बाद नामित खाली कंटेनर को अंतरित करना, उन्हें उपयुक्त यांत्रिक उपस्कर अथवा अन्य साधनों द्वारा सीडब्ल्यूसी/सीमाशुल्क/शिपिंग लाइन/एजेंट अधिकारियों के पर्यवेक्षणाधीन भरकर निर्यात यूनिट/खुले यार्ड में कंटेनर रखना, निर्धारित कार्यविधियों का अनुपालन करने के बाद अपेक्षित औपचारिकताएं पूरी करने के बाद कंटेनर को तालाबंद और सीलबंद करना और कंटेनरों का सड़क वाहनों पर लदान करना । प्रति टीईयू 855.00 रुपए प्रति एफईयू 1282.50 रुपए
6. सीएफएस, कंडला पत्तन न्यास, कंडला से कंटेनर यार्ड, कंडला पत्तन न्यास तक भरे हुए कंटेनर (जहां भी/जब भी अपेक्षित हो सीमाशुल्क के संरक्षणाधीन) की दुलाई और उसे पत्तन प्राधिकारियों को सौंपना तथा विस्तारित निर्धारित अवधि सहित पत्तन की निर्धारित अवधि, जो भी पहले हो, के कार्य आदेश की प्राप्ति के 12 घंटे के भीतर स्पष्ट 'उपस्कर अन्तःपरिवर्तन रिपोर्ट' (ईआईआर) प्राप्त करना । प्रति टीईयू 760.00 रुपए प्रति एफईयू 1140.00 रुपए
7. सीएफएस काम्प्लेक्स में सीएचए/निर्यातक/प्रयोक्ता द्वारा प्रदान किए गए ट्रकों/वाहनों से कार्गो उतारना और सीडब्ल्यूसी, सीमाशुल्क/शिपिंग लाइन/एजेंट अधिकारियों की उपस्थिति में सीमाशुल्क और अन्य औपचारिकताएं पूरी करने के बाद कार्गो को सीधे नामित कंटेनर में भरना, अपेक्षित औपचारिकताओं को पूरा करने पर और निर्धारित कार्यविधियों का अनुपालन करने के बाद कंटेनरों की तालाबंदी और सीलबंदी करना तथा भरे हुए कंटेनरों को सड़क वाहनों पर लदान करना । प्रति टीईयू 1045.00 रुपए प्रति एफईयू 1567.50 रुपए

ग. सामान्य प्रचालन

8. सीएफएस कांडला पत्तन न्यास, कांडला से 15 कि०मी० की सड़क की दूरी के भीतर कंटेनर यार्ड, कांडला पत्तन न्यास/अन्य किसी सीएफएस/कंटेनर यार्ड में उपयुक्त वाहन प्रदान करना और विधिवत निरीक्षण के बाद खाली कंटेनरों को अधिग्रहित करना (उतारने/लादने के विलंब अथवा मार्ग में यातायात संकुलन के कारण रुकने का ध्यान दिए बिना कार्य आदेश की प्राप्ति के 12 घंटे के भीतर) उसे कंटेनर माल स्टेशन, सीडब्ल्यूसी कांडला पत्तन न्यास, कांडला तक दुलाई करना । (क) 15 कि०मी० तक प्रति टीईयू 760.00 रुपए प्रति एफईयू 1140.00 रुपए (ख) केपीटी से सीएफएस तक

(क) 15 किलोमीटर तक	प्रति टीईयू
	475.00 रुपए
(ख) कंटीटी से सीएफएस के लिए	प्रति एफईयू
	712.50 रुपए
9. उपयुक्त प्रहस्तन उपस्कर के प्रयोग द्वारा ऊंचाई पर चढ़ते लगाने सहित निर्दिष्ट स्थान में कंटेनर माल केन्द्र काम्पलेक्स के भीतर खाली/भरे हुए कंटेनरों को एक स्थान से दूसरे स्थान में अंतरित करना :-	
(i) खाली कंटेनर	प्रति टीईयू
	237.50 रुपए
	प्रति एफईयू
	356.25 रुपए
(ii) भरे हुए कंटेनर	प्रति टीईयू
	427.50 रुपए
<u>टिप्पणी</u> : लागू नहीं, अगर कंटेनर का अंतरण आगे संचलन/उसकी सुपुर्दगी अथवा सामान्य गृहकार्य के लिए कंटेनर की पुनः प्राप्ति हेतु अपेक्षित है ।	प्रति एफईयू
	641.25 रुपए
10. कंटेनर माल केन्द्र, सीडब्ल्यूसी, कंडला पत्तन न्यास, कंडला में पार्टियों के सड़क वाहनों में/से कंटेनर उठाना/रखना	
(i) खाली कंटेनर	प्रति टीईयू
	142.50 रुपए
	प्रति एफईयू
	213.75 रुपए
(ii) भरे हुए कंटेनर	प्रति टीईयू
	213.75 रुपए
	प्रति एफईयू
	320.65 रुपए
11. सीएफएस काम्पलेक्स के भीतर किसी स्थान से खाली कंटेनरों को धुलाई/सफाई/मरम्मत यार्ड तक अंतरित करना और यथानिर्धारित सीएफएस काम्पलेक्स में किसी अन्य स्थान तक वापस लाना (धुलाई और सफाई संविदाकार द्वारा किसी अतिरिक्त पारिश्रमिक के बिना की जाएगी) ।	प्रति टीईयू
	570.00 रुपए
	प्रति एफईयू
	855.00 रुपए
12. सीएफएस काम्पलेक्स के भीतर एक स्थान से किसी अन्य स्थान तक कार्गो का संचलन/अंतरण ।	प्रति क्विंटल
	4.75 रुपए

- | | | |
|-----|---|--|
| 13. | सीएफएस काम्पलेक्स में सीएचए/निर्यातक/प्रयोक्ता द्वारा प्रदान किए गए ट्रकों/वाहनों से कार्गो को उतारना और विधिवत मालसूचीकरण के बाद उपयुक्त यांत्रिक उपस्कर अथवा अन्य किसी साधन द्वारा उसे निर्यात यूनिट/भांडागार/खुले यार्ड में चट्टे पर लगाना, चट्टे/खुले यार्ड से पैकेटों की अपेक्षित संख्या लेने और सीमाशुल्क जांच के लिए निर्दिष्ट स्थान तक लाने और अगर आवश्यक हो उन्हें चट्टे/खुले यार्ड में रखने के लिए श्रमिक प्रदान करना और शटआऊट कार्गो/शहर वापस जाने वाले कार्गो के मामले में निर्यात भांडागार/खुले यार्ड में निर्यातक/सीएचए द्वारा प्रदान किए गए ट्रक/वाहन में आंशिक/संपूर्ण परेक्षण का लदान करना । | प्रति क्विंटल
5.70 रुपए |
| 14. | निर्धारित अनुसार प्रति व्यक्ति प्रति दिन आकस्मिक श्रमिक की आपूर्ति । | न्यूनतम मजदूरी
अधिनियम में निर्धारित
दर के अनुसार |
| 15. | कार्गो के पट्टिकाकरण, जिसमें चट्टे से कार्गो निकालकर उपयुक्त आकार की पट्टिका तैयार करना शामिल है, के लिए श्रमिक और उपयुक्त उपस्कर प्रदान करना और उसे आवश्यकतानुसार परत से ढककर पट्टिकाओं पर रखना तथा इस प्रकार तैयार पट्टिकाओं को निर्दिष्ट स्थान (स्थानों) में चट्टे पर रखना (पट्टिकाकरण के लिए आवश्यक अपेक्षित सामग्री की व्यवस्था पार्टी द्वारा की जाएगी) । | प्रयोक्ताओं द्वारा
प्रदान की जाने
वाली सामग्री
प्रति क्विंटल
4.75 रुपए |
| 16. | बोरियों (ग्राहकों द्वारा प्रदान की जाने वाली) में खुले कार्गो को भरने, उनकी सिलाई, वजन करने (जहां भी अपेक्षित हो) और उन्हें उपयुक्त स्थान में चट्टे पर लगाने के लिए श्रमिक प्रदान करना । | प्रति क्विंटल
5.70 रुपए |
| 17. | तालाबंदी प्रभार (पार्टी के अनुरोध पर अथवा अगर किसी कंटेनर को पार्टी के ताले के बिना पाया जाता है और सीडब्ल्यूसी कंटेनर पर स्वयं अपना ताला लगाता है) । | प्रति दिन 19.00 रुपए
प्रति टीईयू |

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 18th August, 2004

No. TAMP/9/2004-KPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Central Warehousing Corporation for fixation of tariff for services rendered at its Container Freight Station in the Kandla Port Trust as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports
Case No. TAMP/9/2004-KPT

Central Warehousing Corporation

Applicant

ORDER

(Passed on this 10th day of August 2004)

This case relates to a proposal received from the Central Warehousing Corporation (CWC) for fixation of tariff for services rendered by it at the Container Freight Station (CFS) in the Kandla Port Trust (KPT).

2.1. Earlier, the CWC vide its letter dated 10 February 2004 requested this Authority to allow it to implement the proposed rates provisionally subject to approval of TAMP. Since the proposal filed was not in the prescribed format, the CWC was requested to furnish a detailed proposal in the prescribed proforma and also to indicate whether users consent for levy of such provisional rates has been obtained.

2.2. In this backdrop, the CWC has furnished its proposal with estimates of costs for the FY 2004-05, 2005-06 and 2006-07 along with related relevant documents.

2.3. The main points made by the CWC in its proposal are as follows:

- (i). A License Agreement (LA) was signed with the KPT on 12 February 2002 for development, construction and operation of a Container Freight Station (CFS) outside the Customs Boundary area of KPT on Built Operate Transfer (BOT) basis. The LA is for a period of 30 years.
- (ii). Out of total land area of 1,40,000 sq. mts. allotted to it by the KPT, 12,000 sq. mts. of covered warehouse area and 24,000 sq. mts. of open container yard has already been developed as per international standards. The KPT has also given a completion certificate for the complex on 9 February 2004 as per the terms and conditions of the LA.
- (iii). ~~Article 4.1.~~ of the LA behooves the responsibility of levy and recovery of tariff from the owners/consignee of the cargo agents only after approval by TAMP.
- (iv). A comparative statement of tariff showing the prevailing cost of handling and transportation of cargo / containers at the KPT, the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT), Mundra International Container Terminal (MICT) vis-à-vis the proposed tariff is furnished to show that the proposed rates are very competitive.
- (v). It has also forwarded a copy of the notice issued by the Kandla Port Steamship Agents Association (KPSAA) to its members and stated that this notice confirms the consent of users for the provisional rates.

2.4. In the meanwhile, the KPT has also confirmed about the License Agreement entered with the CWC.

3. The CWC has subsequently vide its letter dated 8 April 2004 furnished traffic and income projections in the prescribed form; and, also basis/breakup of all the estimates.

4.1. In accordance with the consultation procedure adopted, copy of the proposal was circulated to the KPT and the concerned port users/representative bodies of port users for their comments. The KPT and the concerned users have furnished their comments.

4.2. A copy each of the comments received from the KPT and the above users was forwarded to the CWC as feedback information. In response, the CWC has furnished its observations/comments.

5.1. In the meanwhile, we have received a communication from Kandla Port Steamship Agents Association (KPSAA), challenging the statement made by the CWC on the notice issued by it on 9 March 2004. The KPSAA has stated that the notice issued to its members informing about the existence of a new additional facility at the KPT has been portrayed by the CWC as its consent for levying provisional rate. At no stage, the Association has consented to any provisional rate proposed by the CWC. The KPSAA has requested this Authority to send its communication to all the concerned users consulted on the tariff proposal. Accordingly, the letter received from the KPSAA was forwarded to all concerned who were consulted in this case.

5.2. The CWC has responded to the letter of the KPSAA. It has strongly objected to the tenor and contents of the communication of the KPSAA and clarified that it has not tried to create any misleading impression. The matter of tariff was discussed in different meetings and was also informed to the users *inter alia* to the KPSAA. It has again requested that the proposed tariff may be approved provisionally so that this facility could be put to use.

6.1. Based on a preliminary scrutiny of the proposal and the information furnished by the CWC vide letter dated 17 May 2004, the CWC was requested to furnish additional information on various points.

6.2. In response, the CWC has furnished the requisite information. Some of the main clarification furnished by the CWC are summarised below:

- (i). The designated capacity of CFS during phase-I is projected at 60,000 TEUs in 2004-05, 96,000 TEUs in 2005-06 and in phase-II (2006-07) it is estimated at 1,20,000 TEUs.
- (ii). The storage income are estimated on based on expected flow of traffic, free time provided and charges proposed in its SOR. As regards the query about estimating the storage income for the year 2005-06 and 2006-07 at the same level despite increased throughput, it has clarified that in view of the specific provision in the LA requiring the CWC to shift the container within 72 hours in case of both import and export it does not foresee any increase in storage income, whatsoever commensurate to the throughput envisaged.
- (iii). It has furnished the details of equipment proposed to be deployed, the basis of traffic projection, etc. It has clarified that the finance and miscellaneous expenditure includes estimates of staff salary, perquisites, water, electricity, telephone, internet and other overheads.
- (iv). Copies of Agreement with the outsourcing agency has been furnished to substantiate the estimates of MF payments. The estimate of civil structure corresponds with the terms specified in Appendix-6 of the LA.
- (v). Funds are being invested for development of infrastructure, however, in view of relative economics of operations, equipment are being outsourced in tandem with Article 7.1.11. of the LA.
- (vi). Annual repairs and maintenance cost is estimated @ 1.5 % of the capital outlay. The estimates of repairs and maintenance are based on its experience and also in accordance with provision stipulated in Appendix-8 of the LA.
- (vii). As regards limiting the escalation to 6% annually, it has clarified that since 75% of the expenditure relate to throughput, the estimates are done accordingly.
- (viii). One-time upfront fees of Rs.2.80 crores paid to the KPT as per terms of the LA has been apportioned over the lease period of 30 years. Further, license fee @ Rs.28/- per sq. mt. per annum for land allotted to it by the KPT and license premium of Rs.39.22 lakhs has been appropriated over the lease period. The estimate on this account is Rs.43.39 lakhs, Rs.45.67 lakhs and Rs.47.96 lakhs for the year 2004-05, 2005-06 and 2006-07 respectively.

(ix). The estimates of cash balance is high due to non provision of some of the items like income tax, dividend, dividend tax, etc.

(x). As regards our observation about computation of Return on Capital Employed (ROCE), it has stated that the net surplus is a negative figure after considering ROCE @ 20% and will continue to show negative trend in the first two years of operations even if interest at market rates are allowed over the excess portion of owner's capital.

It has, however, confirmed that the ROCE has not been considered as item of cost while proposing the tariff. The tariff are proposed based on market forces and after reckoning views of the users about acceptability of the same. It has further clarified that the entire project has been financed from internal resources. The principle of the TAMP of allowing Return on Equity (ROE) subject to debt equity ratio of 1:1 may not be considered in its case.

(xi). The tariff proposed for insurance cover @ Rs.12.50 per Rs.1000/- value of stock per week is based on the rate approved by the TAMP for CFS operation at the JNPT.

(xii). The suggestion to fix tariff for reefer container on 8 hour basis is agreed to. Accordingly, the revised rate is proposed for electricity charges in case of reefer container at Rs.400/- per shift of 8 hours or part thereof. It has clarified that the proposed charge is in tune with the tariff prescribed in the SOR of the KPT.

(xiii). The proposed conditionality about disposal of uncleared cargo beyond 30 days at the risk and cost of importer, CHAs, Shipping Lines is in tandem with the provision prescribed in Section 48 of the Custom Act 1962. Though it is not exactly in accordance with the provisions of the MPT Act, it is intended to clear the consignments from the transit warehouse to decongest the same.

(xiv). The concept of reservation of storage space in the import segment is an outdated concept and not user friendly in the changed economic scenario.

(xv). It has agreed to modify the proposed provision as regards computing the free days after excluding Customs holidays / Sundays and CFS non-operating days. It has also clarified that free period in case of empty containers will commence from the date of parking of empty containers at the designated yard of CFS irrespective of time of arrival of such containers.

(xvi). The proposed charges for some of the services appear to be higher than those incurred by users at the KPT in view of the fact that the CWC will be rendering package service to the user which include various cost components such as cost of Customs examination, supervision and handling the traffic in scientific and orderly manner besides providing the single window clearance facility.

7.1. Similarly, Kandla Port Trust (KPT) was also requested to furnish information/clarification on the various points.

7.2. In response, the KPT has furnished the requisite information as summarised below:

(i). Designated capacity of the CFS in phase-I with deployment of the proposed equipment acquired/hired is 5000 TEUs per month. However, as per clause 3.8.1 (ii) (b) of the LA, the licensee shall guarantee a throughput equivalent to 36% of the impex trade container traffic handled by the Container Terminal Operator. This container traffic is to be declared by Kandla Port Trust which is projected at 2,20,000 TEUs for the year 2004-05, 2,50,000 TEUs for 2005-06 and 2,90,000 TEUs for the year 2006-07.

(ii). The phase-II will commence upon the CFS attaining a throughput level of 5000 TEUs per month as decided by the Joint Committee in accordance with the provision of Article 3.3 whichever is earlier. Implementation of phase-II would have to be completed by the time the CFS attains a throughput level of 8000 TEUs per month.

- (iii). As regards our query about custodian of the cargo at the CFS, it has referred to the clause 3.8.1. (xiii) of the MOU, which stipulates that the licensee shall be responsible for the safe custody of the containers and their contents from the time of the delivery of the containers is taken away from the CSY until delivery thereof at the CFS and shall be responsible for total surveillance of the CFS Complex for which modern security and safety devices shall be provided by the Licensee.
- (iv). As per Appendix 6 of the LA, investment during phase-I on civil structures is envisaged at Rs.18.92 crores and on equipment it is at the level of Rs.3.06 crores (i.e. total of Rs.21.98 crores). Likewise, it has indicated break up of investment as per the LA during phase-II also. It has, however, not stated categorically whether the investment proposed by the CWC is as per the terms of the LA.
- (v). The CWC has paid lease premium of Rs.39.20 lakhs and upfront premium of Rs.2.80 crores to the KPT. The lease rent payable by the CWC to the KPT is Rs.39.20 lakhs, Rs.41.16 lakhs and Rs.43.22 lakhs for the years 2002-03, 2003-04 and 2004-05 respectively.
- (vi). Statement of the comparison of the rates leviable for CFS service at the KPT before the CWC commenced the operation vis-à-vis the rates proposed by the CWC has been furnished for import operations.

8. A joint hearing in this case was held on 26 May 2004 at the KPT. At the joint hearing, the CWC, KPT and the users have made their submissions.

9.1 At the joint hearing it was decided that the KSAL would furnish written submission of the presentation made by it including a comparative analysis of cost statement of the existing cost to users for handling containers at KPT vis-à-vis the proposed rate. The written submission would be sent to KPT which in turn would forward it to this Authority alongwith its comments / observations.

9.2. Accordingly, the KSAL has furnished its written submissions through the KPT. Some of the main submissions made by the KSAL are summarised below:

- (i). The provision in the LA stopping stuffing / destuffing operations inside the Dock area consequent to commissioning of CWC-CFS will result into loss of revenue to the KPT from container storage charge to the tune of Rs.6.76 to Rs.7.76 crores. This tantamount to a direct cross subsidisation of an independent commercial enterprise like CWC –CFS by the KPT.
- (ii). The KPT has recently issued a work order for concreting Container yard opposite Berth No. VII at cost of Rs.1.56 crores. The need for incurring this capital expenditure at this stage is not understood. Obviously, at a later date the KPT will make up for this loss by proposing a hike in some other port charges.
- (iii). As per the terms of LA, the CWC is to handle 36% of container traffic throughput of KPT. The port has not clarified how does it propose to handle the balance 64% of the container traffic. The only inference that can be drawn is that by default the balance 64% of container traffic is proposed to be diverted away from Kandla port.
- (iv). The CWC in its cost comparison of the proposed tariff vis-à-vis the current cost at the KPT has not considered one complete operation of Lift on/ Lift off plus transportation from CSY to CFS and vice versa, thereby not reflecting the correct comparative position.

10.1. Further, at the joint hearing the KPT was requested to take following actions:

- (i). To file a written submission alongwith legal opinion as to whether all the requirement under Section 42 of the MPT was complied with in the case of the BOT arrangement it has made with CWC.

- (ii). To review the provision with reference to the strong objections voiced by the users against the 'exclusivity' clause in the BOT agreement and to see whether withdrawal of stuffing/destuffing facility within the dock can be made in a phased manner and convey its final stand.
- (iii). To reconfirm regarding implementation of MOU with CWC.
- (iv). To verify the correctness of the existing cost to users for container handling furnished by the KSAL and give its comments.

10.2. In response, the KPT has furnished the following clarification:

- (i). It has entered into a Memorandum of Understanding (MOU) with the CWC, which is a valid contract. The Government has accorded its approval u/s 42 (3) of the MPT Act authorising the CWC to perform certain services in accordance with Section 42 of the MPT Act. That being so, the TAMP is empowered to fix tariff under Section 42 (4) read with section 48 of MPT Act for the services to be rendered by the CWC.
- (ii). With reference to the KSAL argument about the port stopping stuffing / destuffing operations inside the port area, it has clarified that in order to enable the operator to comply with the requirements under clause 3.8.1. (ii) of the LA requiring the CWC to handle the minimum guaranteed throughput, it is the obligation of the Licensor to comply with clause 7.2.4., which requires the port not to carry out any stuffing or de-stuffing operations of containers in the port and dock area. Apart from these, considering a 65:35 ratio of loaded and empty containers and quantum of house-stuffed containers, the Licensor is contractually bound to comply with this clause.
- (iii). As regards the 'exclusivity' clause in the BOT with respect to stuffing and de-stuffing operations, it has further clarified that the very purpose of state-of-the-art CFS is to facilitate stuffing and de-stuffing operations in the CFS in an appropriate environment to ensure the quality of export cargo and to discourage these operations in the wharf. In the light of this position, the provision prescribed in clause No.7.2.4. of the LA is valid and essential and the KPT is bound to comply the same.
- (iv). The argument that the cost of handling containers will increase if handled through the CFS of CWC cannot be accepted prima facie since the CWC has invested Rs.28 crores and the tariff will be fixed by the TAMP. The charges proposed by the CWC are for rendering value added services. It could be possible that certain type of cargo which does not require the value added service may still prefer to have stuffing and de-stuffing at the wharf, but that cannot change the terms of MOU.

10.3. The KPT has also furnished the following comments with reference to the arguments of the KSAL:

- (i). Presently, the port earns approximately Rs.8 crores per annum from container storage charge for stacking both laden and empty containers. There will be a reduction in the ground rent charges once the stuffing / de-stuffing operations are stopped inside the port area. However, once the CFS is commissioned and infrastructure is developed, a quantum jump is expected in the container (throughput) which in turn will increase its revenue in terms of vessel related charges. Hence, the argument that port is losing ground rent charges is not sustainable.
- (ii). Even for sake of argument it is assumed that there will not be any container in the yard in view of not allowing stuffing/ de-stuffing inside the port, in that case the yard space will be effectively utilized for stacking of other cargoes.
- (iii). The work of concreting certain areas beyond the berths where containers are presently being handled and another area adjacent to Railway lines has been taken up by the port at a cost of Rs.1.56 crores and Rs.1.83 crores respectively with a clear planning to

utilise the area for other edible cargoes and also for facilitating faster turnaround of edible cargo through rakes.

- (iv). The question of the port cross-subsidising the CWC does not arise. The CFS is considered to be an essential value-added service for any Container Terminal to increase its throughput, consolidation, stuffing and de-stuffing of cargo. The royalty payable to CWC to KPT ranges from Rs.100 to Rs.814 per TEU over a period of time. The decision of the port of not allowing stuffing/ de-stuffing inside the port is a conscious one irrespective of any short-term reduction in revenue, as it expects this loss to be compensated by increase in throughput of containers and increase in vessels which adds to the revenue of the port.
- (v). The area of 67 hectares have been developed for storage of dirty and bulk cargo and has nothing to do with the Container Terminal.
- (vi). The law provides for volume discounts and even reduction in the rates or pricing at marginal cost which can be resorted to and corrective actions can be taken. It is too early to apprehend and conclude a decision to scrap the MOU or dilute the MOU on the basis of the argument of the KSAL and other users.
- (vii). As regards comparison of the tariff proposed by CWC vis-à-vis the current cost at the port, it has not furnished any comments since the Terminal Handling Charge (THC) presently prevailing in the port is not the notified rate of the TAMP.
- (viii). It has pointed out that the tariff proposed by CWC include a substantial portion of fixed cost recovery. It has submitted to TAMP with abundant caution that tariff may be fixed based on marginal cost and a reduction of 20% may be effected on the proposed tariff. The position could be reviewed after a period of six months to one year for a suitable adjustment of tariff.

10.4. The CWC has furnished its comments on the points referred at the joint hearing and on the written submissions of the KSAL. Some of the main points made by the CWC are summarized below:

- (i). TAMP has due authority u/s 42(3) of the MPT Act to fix tariff for the proposed CFS at Kandla to be managed by the CWC.
- (ii). As regards the 'exclusivity' clause in the BOT agreement, it has clarified that the MOU does not bar any users to load and unload containers from/ to vessel and stuff/ destuff outside the CY/ designated area. There is, therefore, no exclusivity in the agreement which could be termed as monopolistic or barrier to the trade.
- (iii). It is just the imagination of the KSAL that 64% of the traffic will get diverted from KPT, since there is no bar to the trade to patronize CWC facilities if found economical and competitive and there is no loss of revenue to the KPT in handling of such cargo. Moreover, with the present tariff structure of the KPT which provides for 7 days free period, the trade could get away without paying any storage charges to the KPT, by clearing the import/export cargo within the free period.
- (iv). The charges levied by CONCOR for unloading container from rail/road vehicle transporting and unloading in the shipping line nominated plot and vice versa is Rs.1000 for 20' loaded container and Rs.2000 for a 40' loaded container. These charges are definitely higher than charges proposed by it for similar operations.

11. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website www.tariffauthority.org.

12. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal is from the CWC for fixation of charges for the services proposed to be rendered by it at the newly constructed Container Freight Station (CFS) at the Kandla Port Trust. The License Agreement (LA) for developing, constructing and operating a Container Freight Station (CFS) outside the Customs Boundary of the Kandla Port Trust was signed between the KPT and the CWC on 12 February 2002. The CWC has reported that of total land area of 1,40,000 sq.mts. allotted to it by the KPT, 12,000 sq.mts. of covered warehouse and 24,000 sq.mts. of open container yard have already been developed to offer the CFS service.
- (ii). Before we proceed to analyse this case, it is necessary to examine the preliminary objection of some of the user organisations like Federation of Port Users and Kandla Customs House Agents Association about the jurisdiction of this Authority to entertain this tariff proposal. They have pointed out that the CWC is not a major port and in the light of the policy direction issued by the Government refraining this Authority from entertaining individual representations, the proposal in reference is beyond the jurisdiction of the TAMP. It has also been pointed out that the CFS is located outside the Customs limits of the KPT and, therefore, the tariff jurisdiction of this Authority cannot extend to the CFS.

Section 48 of the MPT Act empowers this Authority to frame Scale of Rates and statement of conditions for various services specified under clause (a) to (e) to be performed by the Board of Trustees of a major port or any other person authorised under Section 42 (4) *ibid*. As per Section 42(4) of the MPT Act read with Section 48, the rates in respect of identified services provided by person authorised u/s 42(3) are required to be notified by this Authority. The Kandla Port Trust has confirmed that authorisation given to CWC for operating the relevant facility is under Section 42 (3) of the MPT Act. The CWC has also confirmed the position.

The reference of users to the policy direction of the Government about TAMP not to entertain individual representations is totally out of context. The policy direction is relevant to adjudication of tariff disputes raised by users. It should be noted that CWC is not a user but a provider of port services. The application filed by CWC is not a representation for redressal of grievance but a proposal for fixing tariff for the identified port services.

There cannot be any doubt about the jurisdiction of this Authority to fix rates for BOT operators. The facility is outside the Custom bound area of KPT is not relevant. The facility is within the area of KPT and CWC is an authorised service provider under Section 42(3) of the MPT Act. The tariff levied by such operator is, therefore, legally required to be fixed by this Authority. That being so, the preliminary objections on jurisdiction are not sustainable and the case can be taken up for consideration on merits.

- (iii). Another issue prominently agitated by the users relates to questioning the basic decision of having a CFS in KPT and the exclusivity clause in the License Agreement. It is not for this Authority to sit in judgment over the policy decisions relating to port development which fall within the domain of the Government and the Port Trust. The reference before this Authority is to fix the rates for the services provided at the CWC-CFS.

Incidentally, even after being asked by us to re-examine the issue, the KPT has reiterated that the MOU has been duly approved and that proposal of CWC can be decided by TAMP.

- (iv). The Kandla Port Stevedores Association Ltd., and Gandhidham Chamber of Commerce and Industry have pointed out the net revenue loss to the KPT due to the BOT arrangement and cautioned about its implication on the rates of other cargo. The

KPT, however, anticipates that such a loss could be only short term and volume increase in future would off set reduction in revenue. Given the growth trend at KPT, this position cannot be dismissed lightly. The argument of users about KPT cross-subsidising CWC is found to be misplaced.

A detailed analysis at the time of next general review of tariff will only reveal any change in the flow of cross-subsidisation between different activities. The position which emerged during the last review, however, indicates that the operations at Kandla are cross-subsidised by the Vadinar division. The point made by the users in this regard is, however, not relevant to fixation of rates for CWC-CFS.

- (v). The forecast of the container traffic made by the CWC during phase-I is 6,00,000 TEUs for the year 2004-05 and 96,000 TEUs for the year 2005-06. The traffic projection progressively increases to 1,20,000 TEUs in the third year of operation which is reportedly the designed capacity of the CFS with full mechanised operations. This is against the present container traffic of around 1,50,000 TEUs handled at the KPT. As per the terms of the LA, the minimum guaranteed throughput committed by the licensee is 36% of the impex container traffic to be declared by the KPT; and, based on the container traffic forecasted by the KPT, the MGT works out to 79,200 TEUs and 90,000 TEU during the first two years. The container throughput forecast given by the CWC for the first year is found to be lower than the MGT indicated by the KPT.

Some of the users have pointed out that the capacity of the CFS is not adequate to handle the existing container traffic of 1,50,000 TEUs in a year at the KPT. With the capacity constraint and the provision deterring performance of stuffing/destuffing inside the port, the users apprehend diversion of the traffic to other ports.

The KPT has, however, clarified that even today, 70% of containers go out of port terminal and only 30% is de-stuffed/stuffed inside the port today. The KPT also pointed out that users have the option to avail the stuffing/destuffing operation outside the port and hence it does not foresee any diversion of container traffic.

The estimates furnished by the CWC are relied upon for the purpose of analysis. At the time of the next general review of tariff to be undertaken after the initial validity period is over, if any undue advantage is found to have accrued to the operator due to wrong estimation, a suitable adjustment will be made in the tariff to be fixed then.

- (vi). The income estimates includes an item on MF receipts which refers to the tariff proposed for services like delivery, loading/ unloading, stuffing, etc., which are proposed to be outsourced as reported by the CWC.

On comparison of the 'MF receipts' which forms major component of its income against the 'MF payments' which relate to the expenditure on activities outsourced, the margin as reported by the CWC is 30%. If other expenses like lease rentals, finance and miscellaneous expenses and depreciation are apportioned based on the ratio of the income, though all expenses may not be relevant, the margin will still be around 20%. A margin of 20% from the activities outsourced from the first year of operation itself appears to be quite high.

The ground rent is proposed only for import containers assuming that containers would stay for 3 days on an average beyond the prescribed free days. Since the LA specifically requires the CWC to shift the containers from CFS to CSY in export segment containers within 72 hrs. prior to arrival of the container and similar restriction is imposed even incase of import containers, the estimated income from ground rent is found to be reasonable and hence accepted.

It can be seen elsewhere in this analysis that the proposed rates for 20' and 40' containers are modified slightly to maintain the differential in rates generally maintained between them. This moderation will have an effect of reducing the income estimates.

In view of this position, the income estimates furnished by CWC are considered without any alteration despite some possible underestimation observed, as explained above.

- (vii). The services relating to transportation, stuffing/destuffing, etc., are proposed to be outsourced by the CWC. In this context, the MF payments estimated by the CWC are at the level of Rs.858.41 lakhs for the year 2004-05 and Rs.1373.44 lakhs for the year 2005-06. The cost estimate under this head are found to be almost 58% to 60% of the income estimated under this head. The CWC has furnished documentary evidence relating to the outsourcing contracts entered by them. It is found that the cost for stuffing and transporting in case of export operations are estimated around 2% to 4% higher than the rate offered by the contractors. The CWC has not furnished such details for import operations. The MF payments as estimated by the CWC is allowed since the variation is not very significant. The actual position shall be reviewed at the time of next review/ revision and future tariff shall be adjusted accordingly if the actual position is found to be completely in variance to the estimates.
- (viii). The repairs and maintenance cost is estimated at 1.5% of the opening net block for the 2005-06 which mainly consists of civil works. Upfront fee paid to KPT which has been wrongly included by CWC has been excluded from the net block while estimating the repairs and maintenance cost.

It may be relevant to mention that the repairs and maintenance cost estimated at other private terminals like the Nhava Sheva International Container Terminal Limited is 1.15% on the opening block of the assets both for civil work and equipment, 2% of the equipment cost at the CCTL and 1.5% on the civil works at the Visakha Container Terminal Limited. Based on the position obtaining at the other terminals it is observed that the repairs and maintenance cost of civil works and building is less than the repairs and maintenance on the equipment. In view of this position, the estimate of repairs and maintenance cost at 1.5% on the civil works in the case of the CWC is found to be high since the relevant civil structure may not involve repairs at the same level as wharf, equipment, etc. That being so, it is found reasonable to allow repairs and maintenance cost at 1% for the year 2005-06 on the opening net block.

- (ix). One of the cost elements considered by the CWC is royalty payment to the KPT @ Rs.100 per TEU for the first year and Rs.107.50 per TEU for the second year as per the terms of the LA. This works out to Rs.60 lakhs and Rs.103.20 lakhs for the year 2004-05 and 2005-06 respectively as reported by the CWC. The stated policy of this Authority is not to include Royalty/revenue share as an item of cost while fixing the tariff in case of private terminal operators. In view of the above position, this item is excluded from the cost statement furnished by the CWC.
- (x). The CWC was requested to indicate the quantum of upfront payment and license premium separately so that these liabilities can be spread over the entire life of the project, in line with the principle adopted at other private terminals.

The CWC has not shown these items separately. But, it has confirmed that one-time upfront fees of Rs.2.80 crores and lease premium of Rs.39.22 lakhs paid to the KPT as per terms of the LA has been apportioned over the lease period of 30 years. As reported by the CWC, upfront fees, etc., have been merged with the capital cost relating to the civil work. It is, therefore, assumed that it is depreciated over the project period along with the civil work and hence no modification is done in the cost statement in this regard.

Further, the annual lease rentals payable to the KPT for the land allotted is estimated at Rs.43.39 lakhs, and Rs.45.67 lakhs for the years 2004-05 and 2005-06 respectively. The lease rentals furnished by the KPT for the year 2004-05 is Rs.43.22 lakhs which slightly varies from the estimates of the CWC. Since the variation is only marginal, the estimate of the CWC is considered for the purpose of the analysis.

- (xi). The gross block projected by the CWC is Rs.28.80 crores for the year 2004-05 which include Rs.22.27 crores for civil works, Rs.2.80 crores for upfront fees and balance for electrification, fire-fighting system, etc. Apart from this, it proposes an addition of Rs.11.13 crores in civil works during the year 2005-06.

The CWC has not furnished asset-wise depreciation since it does not propose to deploy the mechanical equipment like reach stacker, trailers, etc., instead plans to outsource them. The depreciation rate considered by the CWC for civil works at 2.44% per annum is found comparable to the depreciation rate considered by other private terminal operators and hence the estimate of the depreciation is accepted.

- (xii). One of the cost elements is Finance and Miscellaneous expense which is estimated at Rs.77.82 lakhs for the year 2004-05 and Rs.80.93 lakhs for the year 2005-06 in addition to Rs.53.55 lakhs and Rs.61.75 lakhs estimated under the head miscellaneous expenses. The CWC has clarified that the finance and miscellaneous expenditure includes estimates of staff salary, perquisites, water, electricity, telephone, internet and other overheads. Incidentally, even for the estimates of miscellaneous expense the CWC has indicated the same heads except staff cost. It, therefore, appears that the estimates for water, electricity, overheads, etc., are duplicated in the cost statement which needs to be eliminated. In the revised cost statement, the estimate of finance and miscellaneous expenses only is considered.

- (xiii). The working capital is computed as Current Asset less Current liabilities. The Current Asset estimation consists only of cash and bank balance to the tune of Rs.362.90 lakhs and Rs.749.77 lakhs for 2004-05 and 2005-06 respectively which forms almost four to five months' operating cash expenses. The CWC has not furnished any justification to substantiate such a high cash balance estimates except stating that the same is on account of non provision of income tax, dividend tax, bad and doubtful debts, etc. It may be, however, relevant to state that the Working capital (after offsetting current liabilities from the current assets) works out to Rs.54.86 lakhs for the year 2004-05 and Rs.134.86 lakhs for the year 2005-06. Since the estimate of overall working capital is around one month total operating cash expense in line with the working capital estimates allowed at other private terminals also, the estimate is accepted for the purpose of analysis.

- (xiv). Return on Capital Employed has been sought @ 20% per annum at Rs.576 lakhs for the year 2004-05 and Rs.886.60 lakhs for the year 2005-06. In case of private operators (i.e. for port operators other than major port trusts), a pre-tax return on equity @ 20% is allowed besides the actual cost of debt as pass-through. The maximum permissible return on equity is subject to capacity utilization and observance of a debt: equity ratio of 1:1. In the instant case, the estimated capital employed is financed entirely by equity. The CWC was, therefore, requested to modify the estimates of the ROCE in line with the general principle followed by this Authority. The CWC has only stated that the general principle followed in computation of return may not be applied in its case. No extraordinary circumstance is found to emerge in the instant case to deviate from the established principles followed in this regard. That being so, return on investment is computed by allowing return on equity @ 20% subject to capacity utilisation on 50% of the investment projected by the CWC. The balance 50% of the investment is treated as debt for this computation and interest thereon is allowed accordingly. Based on the position obtaining in other private terminals, the cost of debt is found to be in the range of 10% to 11% per annum. It is, therefore, found reasonable to allow return on the balance equity at the cost of debt of 11% per annum.

- (xv). Capacity of the proposed CFS is relevant for determining Return on Equity. The CWC has reported that the designed capacity in phase-I is 60,000 TEUs per annum. The KPT has, however, categorically mentioned that as per the LA the CWC is bound to handle minimum guaranteed throughput of 36% of the impex trade container traffic handled by the Container Terminal Operator to be declared by the licensor. Accordingly, based on the container throughput estimated by the KPT, the licensee is supposed to handle 79,200 for the year 2004-05 and 90,000 for the year 2005-06.

These may be considered as the capacity of the CFS even though the designed capacity would ordinarily be more than the Minimum Guaranteed Throughput (MGT). Accordingly, with reference to the throughput estimates for the years 2004-05 and 2005-06, the capacity utilization comes to 76% and 107% for the corresponding years. Return on equity is moderated accordingly reckoning capacity utilisation at the level of 76% and 100% for both the years.

- (xvi). Subject to the discussion above, the cost statements have been modified. The modified cost statement is attached as Annex-I. The results disclosed by these statement is as follows:

Surplus (+) / Deficit (-) 2004-05 (Rs. in lakhs)	Surplus (+) / Deficit (-) 2005-06 (Rs. in lakhs)	Surplus (+) / Deficit (-) 2004-05 as a % of operating income	Surplus (+) / Deficit (-) 2005-06 as a % of operating income
(+) 45.00	(+) 153.20	(+) 3.09%	(+) 6.44 %

- (xvii). It can be seen from the table above that the consolidated cost statement of the CWC for its CFS shows an average surplus of 4.8% of the operating income for the years 2004-05 and 2005-06.

It may be relevant to mention that the some of the users like the Kandla Stevedores Association Limited, Gandhidham Chamber of Commerce and Industry and Federation of Port Users have given a comparison of the rates existing at the KPT vis-à-vis the rates proposed by the CWC and requested to fix the tariff at the existing level applicable at the KPT. There is a wide variation in the comparative figures indicated by the various users. As rightly pointed out by the KPT, the charges being levied for most of the services are not notified rates and correct assessment for comparison may not be possible. In view of the above position, this Authority is not in a position to conclusively understand the existing rates levied and fix the tariff at more or less same level. It would be relevant to note the recommendation of KPT is to reduce the proposed rates by 20% since significant portion of cost is fixed in nature. Obviously, fixed cost will get spread over a larger base over a period of time when volumes increase. Even though some reduction in the proposed rates is necessary, it may be harsh on the financials of this project if a reduction to the extent recommended by KPT is effected.

In view of the discussions above, and also recognising that cost statement is completely based on the estimates, this Authority decides to fix the initial tariff by reducing the proposed tariff by 5%.

It may be relevant to state that since the tariff fixation is entirely based on estimates, the actual position shall be reviewed at the time of the next review/ revision and suitable tariff adjustments shall be made if any major variations are found in the estimates vis-à-vis the actuals.

- (xviii). The CWC had not initially proposed any general terms and conditions prescribed for common adoption at all the major ports/private terminals. Subsequently, on our request it has agreed to incorporate the provision relating to penal interest for delayed payments and about fixation of time limit beyond which storage charge shall not be levied in case of abandoned FCL containers. The CWC has proposed to levy penal interest at the rate of 15% per annum for delayed payment/ refunds which is within the range prescribed by this Authority and hence is accepted. The provision about delay in payment of users is proposed to be counted after 7 days from the date of raising the bills as against 10 days prescribed by this Authority commonly at all the major ports/ private terminal. This provision is modified in line with the common prescription at all the other major ports/ private terminals.

- (xix). The Gandhidham Chamber of Commerce & Industry has pointed out that the proposed ground rent is very high compared to the rates prevailing at the KPT. It may be relevant to mention here that in view of the specific provision in the LA, the CWC is bound to shift the import containers to the CFS within 72 hours and to shift the export containers from the CFS to CSY only 72 hours before the arrival of vessel. The clarification furnished by the CWC that with the state of the art facilities provided, the prevailing average dwell time of more than two weeks at KPT will be curtailed to less than a week and even at the proposed rates the actual charges to the users will be much lower is found to be logical and reasonable and deserves to be admitted.
- (xx). The CWC has proposed seven days free period for import container including the date of arrival of containers and, three days free is proposed for Import LCL cargo in respect of containers received from the KPT. In case of export, the CWC has proposed three free days for stuffing export cargo and three free days on export container after stuffing and or sealing the container. There has been no objection from any users except a request from the Shipping Corporation of India to increase the free period for export containers to seven days. As stated earlier and rightly pointed out by the CWC, it is contractually bound to stuff and shift the export containers to KPT yard within 72 hours prior to the arrival of the ship. In this context, it may be relevant to point out that at the JNPT CFS no free time is prescribed for the export containers and based on the information earlier collected from the Chennai Port Trust, it is found that the free period at the CONCOR CFS operated at Chennai is two days including the date of arrival of the cargo. Further, in case of import containers, the free period allowed at the JNPT CFS, the CWC-CFS at Chennai and also the CCTL-CFS at Chennai is three days. Based on above the position, the free period proposed by the CWC is found to be reasonable and hence is accepted.
- (xxi). The tariff for a 40' container in respect of handling charges is prescribed at 1.5 times the 20' container and in case of ground rent it is prescribed at 2 times the tariff for a 20' container in line with the differential maintained at the other terminals.
- (xxii). The CWC has stated that Sundays, holidays falling in between or succeeding the free period will not be counted for computation of free period. In its revised proposal, the CWC has not mentioned about exclusion of Customs holidays and CFS non-working days though the same existed in its earlier proposed SOR. The provision is, therefore, partially modified in line with the provision prescribed at other terminal operators.
- (xxiii). The CWC had earlier proposed reefer plugging charge of Rs.1000 per TEU per day. Subsequently, at our request, the CWC has revised the rate to Rs.400 per TEU per shift of eight hours.
- The SCI has stated that the proposed rate is very high. The CWC has, however, clarified that the revised proposed rate is in tune with the rate prescribed in the SOR of the KPT, which is US\$ 5.50 per shift of eight hour for 20' container. The relevant rate prescribed at some other private terminal is Rs.283.40 at the Chennai Container Terminal Limited and Rs.238 at the Visakha Container Terminal Private Limited. The CWC has not furnished any separate costing to justify the proposed rate. Based on the position obtaining at the other private operators and also taking into consideration the rate prevailing at the KPT, it is found reasonable to restrict the rate for reefer plugging at Rs.300 per TEU per shift of eight hours or part thereof.
- (xxiv). The CWC has not furnished any documentary evidence of the rates prescribed by the insurance companies to substantiate the proposed rate for providing insurance cover. It has only clarified that the proposed rate is same as the rate prescribed for CFS service rendered by the Jawaharlal Nehru Port Trust. Since this rate is only for an optional service provided at the request of the user, this Authority is inclined to approve the proposed rate.

- (xxv). Some of proposed provisions not in line with the common prescription at other major ports/ private terminals have been modified to maintain uniformity and consistency at all the major ports/ private terminals. Further, CWC has included conditionality in the proposed SOR to the effect that service tax will be levied extra as applicable. Service Tax is not a tariff item to be fixed by this Authority and therefore its levy need not be prescribed as conditionality in the Scale of Rate. This levy is to be made as per the relevant law.
- (xxvi). The CWC has already created the infrastructure which are ready for use. Since no tariff exists for the services proposed to be offered by the CWC, the approved Scale of Rates can be implemented immediately from the date of notification of this Order.
- (xxvii). This Authority generally prescribes tariff validity cycle of two years. Accordingly, the tariff fixed now can continue for a period of two years. Nevertheless, for good and valid reasons, this Authority may take up review (even) ahead of this schedule.

15.1. In the result, and for the reasons given above, and based on collective application of mind, this Authority approves the Scale of Rates for the services provided at the CFS of CWC in Kandla which is attached as **Annex – II**.

15.2. This Scale of Rates will come into effect immediately from the date of notification of this Order in the Gazette of India.

15.3. This Scale of Rates shall be in force for 2 years after which the approval accorded to it will automatically lapse unless specifically extended by this Authority.

A. L. BONGIRWAR, Chairman
[ADVT. III/TV/143/2004-Exty.]

Annex - I

Cost Statement of the Central Warehousing Corporation for the CFS operations at the KPT
(Rs. in lakhs)

Description	As furnished by the CWC		Modified Estimates	
	Estimates	Estimates	Estimates	Estimates
	2004-05	2005-06	2004-05	2005-06
Throughput (in TEUs)	60000	96000	60000	96000
I. Operating Income				
(i).MF Receipts	1264.06	2022.50	1264.06	2022.50
(ii).Ground Rent	72.00	115.20	72.00	115.20
(iii).Storage Charges	120.00	240.00	120.00	240.00
Total Operating Income (I)	1456.06	2377.70	1456.06	2377.70
II. Operating Cost				
(i).Leases rentals	43.39	45.67	43.39	45.67
(ii).MF payment	858.41	1373.44	858.41	1373.44
(iii).Repairs & Maintenance	0.00	38.00	0.00	25.54
(iv).Royalty	60.00	103.20	0.00	0.00
(v).Miscellaneous	53.55	61.75	0.00	0.00
(vi).Depreciation	54.86	80.00	54.86	80.00
(vii).Finance & Miscellaneous expenditure	77.82	80.93	77.82	80.93
Total Operating Cost (II)	1148.03	1782.99	1034.48	1605.58
III. Surplus (I-II)	308.03	594.71	421.58	772.12
Interest on loans	0.00	0.00	0.00	0.00
IV. Net Surplus after interest	308.03	594.71	421.58	772.12
V.Capital employed				
(The CWC has reported to have considered ROCE @ 20 %	2880.00	3993.00	2880.00	3993.00
Equity and debt in ratio of 1:1 since the CWC has not maintained this ratio				
Equity			1440.00	1996.50
Debt			1440.00	1996.50
VI.Return on Equity @ 20%			288.00	399.30
Cost of debt @ 11.0%			158.40	219.62
Capacity utilisation			76%	100%
Return on Equity linked to capacity utilisation			218.18	399.30
Return on Equity and cost of debt linked to capacity utilisation			376.58	618.92
ROCE @ 20% reported to have been considered by the CWC	576.00	886.60		
VII.Net Surplus/(Deficit) after Return	-267.97	-291.89	45.00	153.20
VIII. Net Surplus/(deficit) as % of Operating Income	-18.40%	-12.28%	3.09%	6.44%
IX. Average net Surplus/(Deficit) as a % of operating income		-15.34%		4.8%

Annex-II**CENTRAL WAREHOUSING CORPORATION**
Scale of Rates

This Scale of Rates sets out the charges payable to the Central Warehousing Corporation for the services and facilities provided at its Container Freight Station at Kandla Port Trust.

General Terms and Conditions.

1.
 - (i). The user shall pay penal interest @ 15% on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. Likewise, the CWC shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (ii). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (iii). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the CWC. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.
2. The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the date of landing of container, whichever is earlier subject to the following conditions:
 - (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
 - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
 - (a). the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
 - (b). the Line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
 - (iii). The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
 - (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the date the Customs order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the Lines/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the date of such removal.

CHAPTER -I GROUND RENT AND STORAGE CHARGES

1.1. Ground Rent.

Sl. No.	Description of Service	Rate per container per day (in Rs.)	
		20' container	40' container
1.	Import Operations		
	Loaded Container		
	1 to 7 days	Free-including date of arrival	Free-including date of arrival
	8 to 15 days	95.00	190.00
	16 to 30 days	142.50	285.00
	31 st day onwards	285.00	570.00
2.	Empty Container	23.75	47.50
3.	Export Operations		
	Loaded Container		
	1 to 3 days	Free	Free
	4 days to 15 days	95.00	190.00
	16 th day onwards	142.50	285.00

1.2. Storage Charge.

Sl. No.	Description of Service	Rate (in Rs.)
1. (a).	Import Operations	
	Storage charge (covered area)	
	Up to 30 days	2.85 per MT per day
	31 st days onwards	4.75 per MT per day
2.	Export Operations	Free – 3 days
(a).	On General Basis	2.85 per MT per Day
(b).	On Reservation Basis	118.75 per Sq.mtr. per month

Notes:

- (1). For purpose of calculation of free days Sundays, Customs notified holidays and CFS's non operating days falling in between or succeeding the free period will not be counted.
- (2). All empty import containers that are stuffed at CWC CFS will be allowed 7 days free storage
- (3). Three days free period is allowed on export containers after stuffing and/ or sealing of the container.
- (4). Seven days free period including date of arrival of the container in the CFS for Import containers brought from KPT.
- (5). First three days will be free for import LCL cargo in CWC godowns, in respect of containers received from Kandla Port at CWC, CFS.
- (6). Free period in case of empty containers will commence from the date of parking of empty containers at the designated yard of CFS, Kandla Port, irrespective of time of arrival of such containers.
- (7). Three days free period will be allowed for stuffing of export cargo.
- (8). 7 Days free period will be allowed for parking of Empty Containers at CFS Kandla Port.
- (9). For Cargo stored in open area on the request of users, storage charges levied would be 25% less than the rate prescribed for covered area.
- (10). Container / Cargo remained un-cleared beyond 30 days shall be liable for shifting to the disposal unit at CFS Gandhidham at the risk and cost of the importer / CHA / Shipping Lines.
- (11). For reefer plugging facility charges @ Rs. 300 per TEU/ Rs.450 per FEU per 8 hours or part thereof will be levied in addition to ground rent.
- (12). Insurance:

It will be presumed that the stock being received at the CFS, Kandla Port are adequately insured against all possible risks during storage including interests of Customs. Thus, in any eventuality, CWC shall not be responsible for any insurable claims / risks including consequential losses.

However, in case the insurance cover is required by any party against the risk of fire, flood, cyclone, theft etc. the same will be arranged by the CWC, CFS, Kandla on a written request, for which ad valorem charges Rs.12.50 per Rs.1000/- value of the stocks will be levied, per week or part thereof.

CHAPTER-II

CONTAINER / CARGO HANDLING & TRANSPORTATION

Sl No.	Description of Operations	Rate (in Rs.)
A	<u>Import Operations</u>	
1.	Providing road vehicles at Container Yard, Kandla Port and taking over loaded containers placed by Kandla Port Trust operators on the vehicles provided by the contractor, after due inspection of the condition of the container, the locks & seals and on completion of the required formalities, transporting the same to the Container Freight Station, CWC, Kandla Port [within 24 hours of issue of job order irrespective of any detention due to offloading / loading delays or traffic congestion (under Customs escort wherever / whenever required)] including lift on in the port.	<div>PER TEU</div> <div>Rs.807.50</div> <div>PER FEU</div> <div>Rs.1211.25</div>
2. (a).	Destuffing the container under the supervision of CWC / Customs / Shipping agents' representatives as per the procedure laid down; inventorisation of the cargo and stacking the same in the Import Warehouse / Open yard (preferably by means of mechanical equipment) and carrying empty containers to the ECY or any other designated area within the CFS complex and stacking them three high [irrespective of time lag between different operations]	<div>PER TEU</div> <div>Rs.665.00</div> <div>PER FEU</div> <div>Rs.997.50</div>
2. (b).	De-stuffing of the loaded container stacked in the yard by grounding them, wherever necessary (which may include transportation within the complex) for facilitating Customs examination and stuffing the cargo back into the same container or any other containers after Customs examination or loading the cargo / container on to road vehicles by means of mechanical handling equipment / manually and stacking the loaded / empty container as the case may be in the LCY / ECY or any other designated area after inventorisation in the presence of Customs authorities, shipping line / Shipping agent / CHA / Exporter / any other agency and under the supervision of CWC officials.	<div>PER TEU</div> <div>Rs.950.00</div> <div>PER FEU</div> <div>Rs.1425.00</div>
3. (a).	Taking required number of packages from the stacks / open yard and bringing them to the designated place for Customs examination (which would include unpacking and re-packing of packages, providing suitable straps etc, or weightment, sealing wherever required on free of charge), and placing them in the stacks / open yard, if necessary, and loading the entire consignment in to trucks / vehicles provided by the importer / CHA at the Import Warehouse / Open Yard .	<div>PER QTL</div> <div>Rs. 3.80</div>
3. (b).	Manual handling of foodgrains.	<div>PER QTL</div> <div>Rs. 2.85</div>
B	<u>Export Operations</u>	
4. (a).	Unloading the cargo from the trucks / vehicles provided by CHA / Exporter / User at CFS complex and stacking the same in the Export Unit / Warehouse / Open Yard by means of suitable mechanical equipment or by any other appropriate means, after due inventorisation.	<div>PER QTL</div> <div>Rs.3.80</div>
4. (b).	Manual handling of foodgrains.	<div>PER QTL</div> <div>Rs. 1.90</div>

SI No.	Description of Operations	Rate (in Rs.)
5	Providing labour or appropriate equipment for taking out required number of packages from the racks / stacks / open yard and bringing them for Customs examination (which would include unpacking and re-packing of packages providing suitable straps / scales or weightment wherever / whenever required on free of cost) and placing them in the rack / stack / open yard, if necessary, and consolidating the nominated stocks / cargo, shifting of nominated empty container after retrieving the same from CFS container yard, placing the container at Export Unit / Open Yard, stuffing those by use of suitable mechanical equipment or by other means under supervision of CWC / Customs / Shipping Line / Agent officials, locking & sealing and loading of the container on road vehicles after completion of required formalities after following the prescribed procedure.	<div>PER TEU</div> <div>Rs.855.00</div> <div>PER FEU</div> <div>Rs.1282.50</div>
6	Transporting the loaded container (under Customs escort wherever / whenever required) from CFS, Kandla Port Trust, Kandla to Container Yard, Kandla Port Trust and handing over the same to the port authorities and obtaining clear "EQUIPMENT INTERCHANGE REPORT" (EIR), within 12 hours of receipt of job order of port cut-off time including extended cut-off time, which ever is earlier.	<div>PER TEU</div> <div>Rs. 760.00</div> <div>PER FEU</div> <div>Rs.1140.00</div>
7	Unloading the cargo from the trucks / vehicles provided by CHA / Exporter / User at CFS complex and directly stuffing the cargo in to the nominated container after completion of Customs and other formalities in the presence of CWC, Customs / Shipping Line / Agent officials, locking and sealing of the containers on completion of required formalities and after following the prescribed procedures and loading of the loaded container on to the road vehicles.	<div>PER TEU</div> <div>Rs.1045.00</div> <div>PER FEU</div> <div>Rs. 1567.50</div>
C 8.	<p align="center">General Operations</p> <p>Providing suitable vehicles at Container Yard, Kandla Port Trust / any other CFS / Container yard within a road distance of 15 kms. from the CFS Kandla Port Trust, Kandla and taking over of empty containers after due inspection, transporting the same to Container Freight Station, CWC, Kandla Port Trust, Kandla (within 12 hours of receipt of job order irrespective of any detention due to offloading / loading delays or traffic congestion en-route).</p> <p>[A] UP TO 15 KMS</p> <p>[B] FOR KPT TO CFS</p>	<div>[A] UP TO 15 KMS</div> <div>PER TEU</div> <div>Rs.760.00</div> <div>PER FEU</div> <div>Rs.1140.00</div> <div>[B] FOR KPT TO CFS</div> <div>PER TEU</div> <div>Rs.475.00</div> <div>PER FEU</div> <div>Rs.712.50</div>

Sl No.	Description of Operations	Rate (in Rs.)								
9	<p>Shifting of empty / loaded containers from one location to another location within the Container Freight Station Complex at the designated place including stacking the same upto three high by use of appropriate handling equipment..</p> <p>(i) EMPTY CONTAINERS</p> <p>(ii) LOADED CONTAINERS</p> <p>NOTE: NOT APPLICABLE IF SHIFTING OF CONTAINER IS REQUIRED FOR RETRIEVAL OF THE CONTAINER FOR ONWARD MOVEMENT /ANY DELIVERY THEREOF OR FOR NORMAL HOUSEKEEPING.</p>	<table><tr><td>PER TEU</td></tr><tr><td>Rs.237.50</td></tr></table> <table><tr><td>PER FEU</td></tr><tr><td>Rs.356.25</td></tr></table> <table><tr><td>PER TEU</td></tr><tr><td>Rs.427.50</td></tr></table> <table><tr><td>PER FEU</td></tr><tr><td>Rs.641.25</td></tr></table>	PER TEU	Rs.237.50	PER FEU	Rs.356.25	PER TEU	Rs.427.50	PER FEU	Rs.641.25
PER TEU										
Rs.237.50										
PER FEU										
Rs.356.25										
PER TEU										
Rs.427.50										
PER FEU										
Rs.641.25										
10	<p>Lift on / Lift off of containers into / from road vehicles of parties at the Container Freight Station, CWC, Kandla Port Trust, Kandla.</p> <p>(i). EMPTY CONTAINERS</p> <p>(ii). LOADED CONTAINERS</p>	<table><tr><td>PER TEU</td></tr><tr><td>Rs.142.50</td></tr></table> <table><tr><td>PER FEU</td></tr><tr><td>Rs.213.75</td></tr></table> <table><tr><td>PER TEU</td></tr><tr><td>Rs.213.75</td></tr></table> <table><tr><td>PER FEU</td></tr><tr><td>Rs.320.65</td></tr></table>	PER TEU	Rs.142.50	PER FEU	Rs.213.75	PER TEU	Rs.213.75	PER FEU	Rs.320.65
PER TEU										
Rs.142.50										
PER FEU										
Rs.213.75										
PER TEU										
Rs.213.75										
PER FEU										
Rs.320.65										
11	<p>Shifting of empty containers from any location within CFS complex to Washing / Cleaning / Repair Yard and back to any location in the CFS complex as prescribed (washing and cleaning to be done by the contractor with out any extra remuneration).</p>	<table><tr><td>PER TEU</td></tr><tr><td>Rs.570.00</td></tr></table> <table><tr><td>PER FEU</td></tr><tr><td>Rs.855.00</td></tr></table>	PER TEU	Rs.570.00	PER FEU	Rs.855.00				
PER TEU										
Rs.570.00										
PER FEU										
Rs.855.00										

SI No.	Description of Operations	Rate (in Rs.)		
12	Movement / shifting of cargo from one place to any other place within CFS complex.	<table><tr><td>PER QTL</td></tr><tr><td>Rs.4.75</td></tr></table>	PER QTL	Rs.4.75
PER QTL				
Rs.4.75				
13	Unloading the cargo from the trucks / vehicles provided by,CHA / exporter / user at CFS complex and stacking the same in the Export Unit / Warehouse / Open Yard by mean of suitable mechanical equipment or by any other means, after due inventorisation providing labour for taking required number of packages from the stacks / open yard and bringing them to designated place for Custom examination and placing them in stack / open yard if necessary and loading the part / entire consignment in the truck / vehicle provided by the Exporter / CHA at the Export Warehouse / Open Yard in case of shut out cargo / back to town cargo.	<table><tr><td>PER QTL</td></tr><tr><td>Rs.5.70</td></tr></table>	PER QTL	Rs.5.70
PER QTL				
Rs.5.70				
14	Supply of casual labour per day per head as prescribed.	As per the rate prescribed in the Minimum Wages Act.		
15	Providing labour and appropriate equipment for palletization of cargo, which include preparation of pallets of appropriate size, taking out the crgo from stack, and placing it on to the pallets covering with film and strapping as per requirement and stacking the pallets so prepared at designated place(s) (necessary material required for palletization shall be arranged by the party).	Material to be provided by users <table><tr><td>PER QTL</td></tr><tr><td>4.75</td></tr></table>	PER QTL	4.75
PER QTL				
4.75				
16	Providing labour for filling up loose cargo in the bags (to be provided by the customers), stitching them, weighment (wherever required) & stack the same at the appropriate place.	<table><tr><td>PER QTL</td></tr><tr><td>Rs.5.70</td></tr></table>	PER QTL	Rs.5.70
PER QTL				
Rs.5.70				
17	Locking charges (on party's request) or in case any container found without party's lock and CWC puts its own lock on the container.	Rs.19.00 per TEU per day		